

T-3573-71

T-3573-71

**The Bell Telephone Company of Canada—Bell Canada (Plaintiff)**

**La Compagnie de Téléphone Bell du Canada—Bell Canada (Demanderesse)**

v.

a c.

**The Ship *Mar-Tirenno* and owners (Defendants)**

**Le navire *Mar-Tirenno* et ses propriétaires (Défendeurs)**

Trial Division, Addy J.—Quebec, January 22, 23 and 24; Ottawa, June 13, 1974.

b Division de première instance, le juge Addy—Québec, les 22, 23 et 24 janvier; Ottawa, le 13 juin 1974.

*Maritime law—Damage to underwater telephone cables by the anchor of defendant ship—Wharf extremely exposed to ice movement—Ship breaking away creating dangerous situation—Negligence on part of captain—Inevitable accident plea rejected—No contributory negligence—Action sustained.*

c *Droit maritime—Dégâts causés par l'ancre du navire défendeur à des câbles téléphoniques immergés—Jetée très exposée aux mouvements de la glace—Le navire rompant ses amarres engendre un péril—Négligence du capitaine—Rejet de la défense fondée sur le caractère inévitable de l'accident—Absence de négligence contributive—Action accueillie.*

*Interest—Rights in admiralty matters—Jurisdiction of Court—Higher rates granted—Interest Act, R.S. 1970, c. I-18, secs 11, 13.*

d *Intérêts—Droits en matière d'amirauté—Compétence de la Cour—Octroi de taux plus élevés—Loi sur l'intérêt, S.R.C. 1970, c. I-18, art. 11 et 13.*

The plaintiff's claim is for damages caused by the anchor of the defendant ship to its underwater telephone cables near the Port of Quebec. The defendant ship suffered some damage to its hull on a return trip through the St. Lawrence Seaway. In order to repair the ship, the cargo of grain had to be unloaded at the Port of Quebec because of ventilation facilities. It was decided to tie up at Pier 18 which was the only pier that had special facilities for unloading and storing of grain. The captain was advised to double his lines and maintain constant watch because Pier 18 was an extremely exposed wharf in the winter as the tides shift ice backwards and forwards. The ship did break away, collided with the wharf and continued upstream toward a shore-side restaurant creating a very dangerous situation. The captain ordered the engines to be started, ordered the starboard anchor to be dropped to swing the stern away from the shore and then ordered the port anchor to be dropped to stop the movement of the ship. The anchor hooked on to the plaintiff's cables causing the damage.

e La demanderesse réclame des dommages-intérêts pour les dégâts que l'ancre du navire défendeur a causé à ses câbles téléphoniques immergés près du port de Québec. La coque du navire défendeur a été endommagée au retour d'un voyage dans la voie maritime du St-Laurent. Pour pouvoir effectuer les réparations, il a fallu décharger la cargaison de céréales au port de Québec qui possède des entrepôts aérés. Il fut décidé d'amarrer le navire à la jetée n° 18, la seule à disposer d'un équipement spécial pour le déchargement et f de doubler les amarres et de les faire surveiller en permanence, car la jetée n° 18 est très exposée en hiver à cause des marées qui charrient la glace suivant le flux et le reflux. Mais le navire rompit ses amarres, heurta le quai et poursuivit sa course vers l'amont, s'approchant d'un restaurant situé au bord du fleuve et le mettant en danger. Le capitaine donna l'ordre de mettre les machines en marche, de mouiller g l'ancre de tribord afin d'écarter la poupe du navire du rivage, puis donna l'ordre de mouiller l'ancre de bâbord afin d'arrêter le navire. L'ancre accrocha les câbles de la demanderesse, causant le dommage.

*Held*, the action is sustained. Since the defendant knowingly adopted a dangerous course of action and damage to the plaintiff ensued therefrom the burden of proof shifts to the defendant to justify the dangerous course. The captain was negligent in not having informed himself of the location of the cables when he was warned of the danger of the ice at that wharf. Also, the captain was negligent in not assessing the possible alternatives i.e. moving on to Halifax, or tying up at another wharf at the Port of Quebec or unloading the grain from the forward hold by using the ship's machinery and trucks from the wharf. Although the defendants established that watches had been ordered, they failed to establish that the watches carried out their duties properly. The defendants' plea of inevitable accident fails because the breaking away and the resulting damage was clearly foreseeable and there was a failure to observe and to carry out any

h *Arrêt*: l'action est accueillie. Le défendeur ayant sciemment adopté une conduite dangereuse, ce qui a causé un dommage à la demanderesse, il lui incombe désormais de justifier sa conduite dangereuse. Il y a eu négligence du capitaine à ne pas s'informer de l'emplacement des câbles après avoir été prévenu du danger que la glace pouvait présenter pour les navires amarrés à cette jetée. Il y a également eu négligence du capitaine pour ne pas avoir suffisamment pesé les autres possibilités, savoir, aller jusqu'à Halifax ou amarrer le navire à un autre quai du port de Québec ou décharger les céréales qui se trouvaient dans la cale avant au moyen des engins de bord et de les transborder par camions. Bien que les défendeurs aient prouvé que le capitaine avait donné l'ordre d'assurer des quarts, ils n'ont pas prouvé que les marins de quart ont rempli correctement leurs fonctions. La défense fondée sur le caractère inévita-

preventive action. There is no contributory negligence on the part of the plaintiff. All persons navigating that area are required by law to know of the existence and location of the cables and of the prohibition against anchoring in that area.

*The Europa* (1850) 14 Jur. 627 at page 629; *The Marpesia v. The America* (1872) L.R. 4 P.C. 212; *The Peterborough v. The Bell Telephone Co. of Canada* [1952] Ex.C.R. 462; *The John Harley v. The William Tell* (1866) 13 L.R. (N.S.) 413, referred to. *The Bell Telephone Co. of Canada v. The Rapid* (1895-97) 5 Ex.C.R. 413; *The Czar* (1875) 3 Cook Adm. 197, *Bell Telephone Co. of Canada v. Beverley Steamship Co. Ltd.* [1944] C.S. 154; *B.C. Telephone Co. v. The Arabien* 34 B.C.R. 319 distinguished.

With regard to interest, the discretion to award or not to award should not depend on whether the defendant was grossly negligent or not since the right to interest in admiralty law is considered as forming part of the damage caused for which the defendant is responsible, and is a right of the person harmed, once the liability has been established. *The Kong Magnus* [1891] P. 223; *The Joannis Vatis* (No. 2) [1922] P. 213 and *The Northumbria* (1869) L.R. 3 A. & E. 6, followed. *Canadian Brine Limited v. The ship Scott Misener* [1962] Ex.C.R. 441 disagreed with. Interest should be set at 6% (the commercial rates prevailing at the time) since section 13 of the *Interest Act* is not applicable to the Province of Quebec.

ACTION.

COUNSEL:

*Roland Chauvin, Michel Racicot* for plaintiff.

*Raynold Langlois, Richard Gaudreau* for defendants.

SOLICITORS:

*Houle, Hurtubise & April*, Montreal, for plaintiff.

*Langlois, Drouin & Laflamme*, Quebec, for defendants.

ADDY J.—The plaintiff's claim is for damages caused by the anchor of the defendant ship to its underwater telephone cables, running between the Cities of Quebec and Levis within the limits of the Port of Quebec.

ble de l'accident est rejetée, car la rupture des amarres et le dommage en résultant étaient manifestement prévisibles et on a omis de prendre des mesures préventives ou de les appliquer. On ne relève aucune négligence contributive de la demanderesse. Tous ceux qui naviguent dans les parages sont tenus en droit de connaître l'existence et l'emplacement des câbles ainsi que l'interdiction de mouillage.

Arrêts mentionnés: *The Europa* (1850) 14 Jur. 627, à la p. 629; *The Marpesia c. The America* (1872) L.R. 4 P.C. 212; *The Peterborough c. La Compagnie de Téléphone Bell du Canada* [1952] R.C.É. 462; *The John Harley c. The William Tell* (1866) 13 L.R. (N.S.) 413. Distinction faite avec les arrêts *La Compagnie de Téléphone Bell du Canada c. Le Rapid* (1895-97) 5 R.C.É. 413, *The Czar* (1875) 3 Cook Adm. 197, *La Compagnie de Téléphone Bell du Canada c. Beverley Steamship Co. Ltd.* [1944] C.S. 154; *B.C. Telephone Co. c. Le Arabien* 34 B.C.R. 319.

Quant aux intérêts, la discrétion d'allouer ou pas des intérêts ne doit pas varier selon que le défendeur a commis une négligence grave ou non étant donné qu'en droit maritime, on considère le droit à des intérêts comme partie intégrante de l'indemnisation du dommage imputable au défendeur, et que ce droit appartient à la personne lésée, lorsqu'on a déterminé la responsabilité. Arrêts suivis: *The Kong Magnus* [1891] P. 223; *The Joannis Vatis* (No. 2) [1922] P. 213 et *The Northumbria* (1869) L.R. 3 A. & E. 6. Arrêt rejeté: *Canadian Brine Limited c. Le navire Scott Misener* [1962] R.C.É. 441. Les intérêts sont fixés au taux de 6%, soit le taux d'intérêt commercial couramment applicable, étant donné que l'article 13 de la *Loi sur l'intérêt* ne s'applique pas à la province de Québec.

ACTION.

AVOCATS:

*Roland Chauvin, Michel Racicot* pour la demanderesse.

*Raynold Langlois, Richard Gaudreau* pour les défendeurs.

PROCUREURS:

*Houle, Hurtubise & April*, Montréal, pour la demanderesse.

*Langlois, Drouin & Laflamme*, Québec, pour les défendeurs.

LE JUGE ADDY—La demanderesse réclame des dommages-intérêts pour les dégâts que l'ancrage du navire défendeur a causé à ses câbles téléphoniques immergés reliant les villes de Québec et de Lévis et passant dans le port de Québec.

It appears that the defendant ship suffered some damage to its hull on a return trip through the St. Lawrence Seaway. The ship had been damaged on the 10th of December, 1970, when it collided against the wall in the Saint Lambert Lock. The damage was caused on the port side in the vicinity of hold number 1, both above and below the water line of the ship.

It was decided to proceed to Quebec, as the shore facilities at Sorel, Trois-Rivières and Montreal apparently did not include available ventilated storage for grain. On arrival, the ship was carrying approximately 13,235 tons of various grains. It had approximately 2,336 tons of alfalfa pellets in the forward hold, of which some 1,800 tons were to be discharged in order to permit the repairs to be carried out.

In order to properly effectuate repairs, grain, which had been loaded in the forward hold, had to be discharged and it was decided to tie up at Pier No. 18, which was the only pier that had special mechanical onshore facilities for the unloading and storing of grain. The facilities consisted of two mobile towers on tracks.

The ship tied up to Pier No. 18 during the afternoon of the 13th of December, 1970, after having requested and received permission from the port authorities to do so. The captain was advised to double his lines and to maintain a constant sea watch on the lines, both fore and aft, and also to maintain a constant sea watch in the engine room and on the bridge. This recommendation was made to him because of the fact that Pier No. 18 is an extremely exposed wharf in the winter-time by reason of the movement of the ice, as the Port of Quebec is subject to tides which shift the ice backwards and forwards as the tides ebb and flow.

The harbour master of the Port of Quebec, one Captain Henri Allard, testified that the orders at the Port were that any vessel tied up at Pier No. 18 was supposed to maintain a constant state of alertness in case it should be necessary to pull away from the wharf at any time because of the ice. It must be ready to move away at any time with a sufficient com-

Il appert que la coque du navire défendeur a été endommagée au retour d'un voyage dans la voie maritime du St-Laurent. L'accident s'est produit le 10 décembre 1970 alors que le navire a heurté la paroi de l'écluse Saint-Lambert. Le navire était atteint à bâbord près de la cale n° 1, à la fois au-dessus et en-dessous de sa ligne de flottaison.

Il fut décidé de se rendre à Québec, car, semble-t-il, les installations portuaires de Sorel, de Trois-Rivières et de Montréal ne disposaient pas d'entrepôts aérés pour les céréales. A l'arrivée, le navire transportait à peu près 13,235 tonnes de céréales diverses. Il y avait à peu près 2,336 tonnes de comprimés de luzerne dans la cale avant et il fallait en décharger quelque 1,800 tonnes pour pouvoir effectuer les réparations.

Pour pouvoir effectuer correctement les réparations, il fallait décharger les céréales transportées dans la cale avant et il fut décidé d'amarrer le navire à la jetée n° 18, la seule à disposer d'un équipement spécial à terre pour le déchargement et l'entreposage des céréales. L'équipement se composait de deux tours mobiles montées sur rails.

Le navire fut amarré à la jetée n° 18 dans l'après-midi du 13 décembre 1970 après avoir demandé et obtenu l'autorisation des autorités du port. On recommanda au capitaine de doubler les amarres et de les faire surveiller en permanence à la fois à l'avant et à l'arrière du navire. On lui conseilla aussi d'assurer en permanence la surveillance de la chambre des machines et de la passerelle. On lui fit cette recommandation parce que la jetée n° 18 est très exposée en hiver aux mouvements de la glace car, dans le port de Québec, on ressent les marées qui charrient la glace suivant le flux et le reflux.

Le capitaine du port de Québec, un certain capitaine Henri Allard, a déclaré que le règlement du port donnait ordre à tout navire amarré à la jetée n° 18 de rester constamment en état d'alerte pour être prêt en tout temps à s'éloigner du quai au cas où la glace l'y obligerait. Le navire doit être prêt à larguer les amarres à tout moment et il doit avoir tout le temps à son bord

plement of crew aboard at all times in order to handle it efficiently.

When the ship was originally tied up on the 13th, it was tied to six different bollards on the wharf. Each tie consisted of two separate lines: there were, in other words, two lines to the forward bollard, two bow lines leading to the port side of the bow, two forward springs, two rear springs, two stern lines leading to port of the stern and two lines leading aft, for a total of twelve lines; on the following day, two additional lines were added: one forward and one aft, for a total of fourteen lines. There is no doubt that the ship was using about twice the number of lines, as would normally be required in that port, were there no danger from ice. It is worthy to note that, although the ship's captain, when giving evidence, stated that he did not have the impression that any tugs were required to clear the ice from the wharf in order to allow the boat to tie up, the ship's log does contain an entry to the effect that two tugs were required to do this and it seems clear that this occurred.

The captain ordered a sea watch to be maintained on the bridge, consisting of one officer and two seamen. He also ordered an engine watch to be maintained constantly, consisting of one officer and one seaman, and also a watch on the lines forward, consisting of one officer and two men, and a similar watch on the lines aft.

The following day, at approximately 5:45 p.m., after the major part of the 1,880 tons of grain, which were to be discharged from the forward hold, had been removed, all of the lines suddenly parted within a matter of something less than thirty seconds, and the ship moved rapidly up river caught by the ice on the rising tide. The stern of the ship collided almost immediately with a wharf some short distance upriver from the pier, to which it had been secured and, after colliding with the wharf, it continued upstream a very short distance moving again toward shore and creating an imminent and very dangerous situation for the occupants of a shore-side restaurant known as the Riviera Restaurant.

un équipage suffisant pour effectuer correctement les manœuvres.

Le 13, lors de l'amarrage du navire, on l'a attaché à six bollards différents. Chaque amarre comportait deux lignes distinctes; autrement dit, il y avait deux lignes fixées au bollard d'avant, deux lignes avant reliant le côté bâbord de la proue, deux gardes montantes de l'avant, deux gardes montantes de l'arrière, deux amarres de bout reliant le côté bâbord de l'arrière et deux lignes à l'arrière, soit un total de douze lignes; le lendemain, on ajouta deux lignes: l'une à l'avant et l'autre à l'arrière, soit quatorze lignes en tout. Il ne fait aucun doute que le navire était amarré avec deux fois le nombre de lignes normalement exigé dans ce port en dehors de la période dangereuse des glaces. Il convient de noter que, dans sa déposition, le capitaine du navire a déclaré qu'à sa connaissance, l'amarrage n'avait pas demandé l'aide d'un remorqueur pour dégager le quai de la glace mais, d'après le livre de bord du navire, il a fallu deux remorqueurs pour ce faire, et il semble manifeste que ce fut effectivement le cas.

Le capitaine ordonna qu'une bordée d'un officier et de deux matelots soient de quart sur la passerelle. Il ordonna en outre qu'il y ait constamment un officier et un matelot de quart dans la salle des machines ainsi qu'une bordée d'un officier et de deux matelots pour surveiller les lignes avant et une bordée semblable pour les lignes arrière.

Le lendemain, vers 17h45, après le déchargement de la plus grosse partie des 1,880 tonnes de céréales à enlever de la cale avant, le navire rompit soudain ses amarres en moins de trente secondes et fut rapidement entraîné en amont, pris dans la glace charriée par la marée montante. La poupe du navire heurta presque immédiatement un quai situé un peu en amont de la jetée où il était amarré et, après cette collision, le navire poursuivit sa course vers l'amont sur une très courte distance se rapprochant du rivage et mettant en péril les occupants du restaurant Riviera situé au bord du fleuve.

In an attempt to prevent the ship from colliding with the restaurant and to arrest the ship's motion, the captain, who had been in the saloon at the moment the ship started to move and who rushed immediately to the bridge, issued orders to start the engine and to drop the starboard anchor in order to swing the stern away from the shore. He then, immediately afterwards, gave an order to drop the port anchor in an attempt to stop the movement of the ship which was still proceeding upriver with the ice. During this time the normal procedures were being followed to start up the engine. It appears that it did start after a normal interval of some two or three minutes. Even with the engine going and the two anchors out, the ship continued to move upriver with the ice for a short distance until the anchors finally took hold.

After the ship was stopped in the river and the immediate danger from the ice had subsided and the boat was being controlled by the power of the propeller, an order was given to weigh the anchors. The port anchor was somewhat difficult to raise and, when it cleared the ice, it was noticed that the flukes had hooked onto the two submarine cables. The anchor was freed from the cables without too much difficulty, and the ship returned to port.

It is uncontradicted that the cables, which were hooked by the anchor, were those of the plaintiff and that whatever damage was caused to the cables was caused by the anchor of the defendant vessel.

As to the reason for the breaking of the ship's lines, it was established in evidence, and I so find, that the first line to give way was the forward spring. This, in the opinion of the assessors, is a very clear and irrefutable indication that the cause of the breaking of the lines was the pressure of the ice on the bow and sides of the ship pushing it upriver with the rising tide rather than excessive tension on the bow lines resulting from a possible failure to slacken them, while the grain was being unloaded from number 1 hold and the increased buoyancy forward was causing the bow to rise. I accept their view on this point and agree with them that there is no evidence to indicate that there was

Pour tenter d'empêcher le navire de heurter le restaurant et arrêter sa course, le capitaine qui se trouvait dans le salon lors de la rupture des amarres et qui s'était immédiatement précipité sur la passerelle, donna l'ordre de mettre les machines en marche et de mouiller l'ancre de tribord afin d'écarter la poupe du navire du rivage. Il donna tout de suite après l'ordre de mouiller l'ancre de bâbord afin d'arrêter le navire qui poursuivait sa course en amont, entraîné par la glace. Pendant ce temps, on mettait le moteur en marche de la manière habituelle. On réussit à le mettre en marche dans le délai normal de deux ou trois minutes. Mais, même avec le moteur en marche et les deux ancres mouillées, le navire continua sa course vers l'amont avec la glace sur une faible distance jusqu'à ce que finalement les ancres se fixent.

Une fois le navire arrêté dans le fleuve et le danger immédiat de la glace écarté, la puissance de l'hélice ayant permis de reprendre contrôle du navire, le capitaine donna l'ordre de lever l'ancre. Il fut assez difficile de lever l'ancre de bâbord et après l'avoir dégagée de la glace, on remarqua que ses pattes avaient accroché deux câbles immergés. On dégagea l'ancre sans trop de difficulté et le navire rentra au port.

Personne ne conteste que les câbles accrochés par l'ancre appartenaient à la demanderesse et que c'est l'ancre du navire défendeur qui les a endommagés.

En ce qui concerne la rupture des amarres, je suis d'avis que la preuve démontre que c'est l'amarre de la garde montante de l'avant qui a cédé la première. D'après les assesseurs nautiques, cela prouve de manière claire et irréfutable que la rupture des amarres est imputable à la pression de la glace qui, agissant sur la proue et sur les flancs du navire, poussait celui-ci vers l'amont à la marée montante, plutôt qu'à la tension excessive des lignes avant due au fait qu'on avait peut-être omis de les mollir pendant le déchargement des céréales de la cale n° 1, alors que l'augmentation de flottabilité avant faisait monter la proue du navire. J'accepte leur opinion sur ce point et je conviens que rien ne

any undue tension on the bow lines at that time and that all the evidence points to the lines having been broken by reason of the moving ice seizing the ship and carrying it upriver.

The assessors were also of the view that the watches, which the captain ordered, were quite adequate in the circumstances. They were also of the view that, once the lines had broken, the correct orders were given in a proper sequence and that these orders were promptly and efficiently followed and that there was no apparent faulty seamanship on the part of the crew in freeing the ship from the ice and bringing it under control. They were also of the view that the captain had no alternative but to order the anchors to be dropped, when and where he did, nor do they feel that, once it was noticed that the telephone cables were hooked to the anchor, anything but the proper procedures were adopted to free the cables. After carefully reviewing the evidence, I also accept their views on these matters and can find no act nor omission which might constitute negligence on the part of either the captain or any member of his crew, subsequent to the time the cables broke, nor is there any evidence of defective equipment or machinery which might have caused or contributed to the mishap.

While dealing with the machinery and equipment, it is remarkable that no evidence whatsoever was adduced by either side as to the actual condition of the lines. When a line breaks, it does so because it is not of sufficient strength to resist the type and degree of strain put on it and the first question which naturally comes to mind is what the condition of the line was at the moment it was put under strain. One would have thought that, had the lines been in good condition, the defendant would have been most anxious to establish this fact and, conversely, had they not been, the plaintiff would have been equally as anxious to establish their defective condition.

Since there was no evidence either way regarding the actual condition of the lines as to wear and tear and since, in the assessors' view,

semble indiquer une tension excessive sur les lignes avant à ce moment. L'ensemble de la preuve tend à démontrer que la rupture des amarres est due au fait que le navire a été pris dans les glaces qui l'ont entraîné vers l'amont.

Les assesseurs nautiques sont également d'avis que les quarts ordonnés par le capitaine étaient adéquats en de telles circonstances. Ils estiment aussi qu'après la rupture des amarres, le capitaine a donné les ordres de rigueur de la façon appropriée, que ces ordres ont été exécutés rapidement et de manière efficace et que l'équipage n'a commis aucune faute de manœuvre apparente dans ses efforts pour dégager le navire de la glace et en reprendre le contrôle. Ils considèrent en outre que le capitaine ne pouvait faire autrement que d'ordonner le mouillage des ancres, au moment et à l'endroit où il l'a fait, et ils ne relèvent pas non plus d'erreurs dans la méthode suivie pour libérer les câbles téléphoniques quand on s'est aperçu que l'ancre les avait accrochés. Après avoir soigneusement examiné les éléments de preuve, j'accepte les conclusions des assesseurs nautiques à cet égard et je ne relève aucun acte ou omission constitutifs de négligence de la part du capitaine ou des membres de son équipage après la rupture des câbles. Je ne trouve pas non plus de preuve d'un état défectueux de l'équipement ou des machines ayant pu entraîner l'accident ou y contribuer.

Au sujet de l'équipement et des machines, il est frappant qu'aucune des parties n'a présenté la moindre preuve quant à l'état des amarres. La rupture d'une amarre est en général due à une résistance insuffisante au genre et au degré de tension qu'on lui fait subir et la question qui vient tout naturellement à l'esprit est celle de savoir en quel état était l'amarre quand elle a été soumise à cette tension. On tendrait à penser que si les amarres avaient été en bon état, le défendeur se serait empressé de l'établir et, vice versa, dans le cas contraire la demanderesse se serait empressée de faire la preuve de leur état défectueux.

Étant donné qu'aucune preuve n'a été présentée quant au degré d'usure des amarres et puisque, de l'avis des assesseurs le calibre et la

the gauge and composition of the lines were quite normal, having regard to the size of the ship, no fault can be imputed to the defendants for maintaining inadequate equipment from the mere fact that the lines failed to hold the ship, since, again according to the assessors, the force of the ice with the rising tide would create an almost irresistible strain on any lines. Furthermore, the onus would be on the plaintiff to establish defective lines if it were relying on that fact as constituting negligence.

The case, in my view, therefore, turns on whether there was any negligence on the part of the captain or any member of his crew in tying up to that wharf in the first place, or in the manner in which the ship was secured or remained there, or in remaining there at all, and finally, whether he and his crew took all precautions, which normally should be taken to avoid the ship breaking away from its moorings as it did, including constant and proper observation of all conditions which might affect the security of the ship.

Where a person has actual dominion and control over an object or has a legal duty to control it and that object goes out of control and causes damage, then, it is obviously up to the person in control to explain by positive evidence the reason why the object went out of control or, at least, to establish by positive evidence that it was not due to any act or omission on his part or on the part of any other person whose actions were under his control.

The evidence is clear that, although this was the captain's first experience in a port under conditions of ice, he was specifically warned, at least twice, of the danger of ice. He was told that he should double his lines, maintain a sea watch forward and aft on the lines, and also maintain engine and bridge watches at all times. He did, in fact, double his lines and order the recommended watches to be maintained. He was warned that there was a danger from the ice, but there is no evidence whatsoever that he even attempted to inform himself of the precise nature of the danger or of the extent of the danger.

composition des amarres répondaient aux normes pour un navire de cette taille, on ne saurait reprocher aux défendeurs d'avoir utilisé un équipement inadéquat du simple fait que les amarres n'ont pas pu retenir le navire car, toujours d'après les assesseurs, la glace charriée par la marée montante impose aux amarres une tension presque irrésistible. Ce serait d'ailleurs à la demanderesse de faire la preuve de l'état défectueux des amarres si elle voulait invoquer ce fait comme constitutif de négligence.

A mon avis, l'affaire tourne donc autour du point de savoir s'il y a eu négligence du capitaine ou des membres de son équipage du simple fait d'avoir amarré le navire à ce quai, ou dans la manière d'amarrer le navire ou du simple fait d'y être resté amarré, et, enfin, il convient de déterminer si le capitaine et son équipage ont pris toutes précautions qu'il est normal de prendre pour empêcher le navire de rompre ses amarres comme il le fit, y compris s'ils ont surveillé de façon constante et appropriée tout ce qui pouvait influencer sur la sécurité du navire.

Il va de soi que si quelqu'un a le contrôle effectif d'un objet ou est tenu en droit d'exercer un tel contrôle, il doit s'il en perd la maîtrise et que l'objet cause un dommage, expliquer par une preuve positive la raison pour laquelle l'objet a échappé à son contrôle, ou, du moins, d'établir par une preuve positive que ce n'est pas dû à un acte ou à une omission de sa part ou de la part de toute autre personne agissant sous ses ordres.

Il ressort clairement de la preuve que, bien que le capitaine se trouvât pour la première fois dans un port pris par les glaces, on l'avait précisément averti, à deux reprises au moins, du danger que cela présentait. On lui avait conseillé de doubler les amarres, d'affecter un quart à la surveillance des amarres avant et arrière et d'en affecter un en permanence à la chambre des machines et un à la passerelle. Il doubla effectivement les amarres et établit les quarts comme on le lui avait conseillé. Il avait été prévenu du danger que pouvait présenter la glace, mais rien n'indique qu'il ait fait le moindre effort pour s'informer de la nature précise de ce danger ou de son importance.

As to the captain's failure to inform himself of all of the conditions of the port, which might affect his ship, he admitted at trial that he knew of the existence of the submarine cables but did not know of their location because the charts he had aboard did not indicate them. The assessors informed me that, for many years, the position of these cables was indicated on marine charts of the St. Lawrence. The ones filed at trial clearly indicated the position of the cables and the publication covering the typography and facilities of the Port of Quebec also indicated their location. In the same way that failure to consult a chart constitutes negligence, (refer *The Sub-marine Telegraph Company v. Dickson*<sup>1</sup>), failure to have up-to-date charts aboard would equally constitute negligence. It is true that the lack of knowledge in this case might not have contributed to the damage. At the very least, this is evidence of the failure of the captain to inform himself fully of the conditions when he knew he was assuming a risk by tying up at Pier No. 18. This must also be considered in the light of the evidence of the captain when, even at the time of trial, he admitted that he did not yet know whether any member of his crew had ever had any experience in the handling of a ship in a port where ice was present. One would think, since he had no experience whatsoever himself, he would, at the very least, have informed himself as to whether any crew member possessed any.

The assessors advise me that under certain conditions of ice and tide the force exerted by ice could not be overcome by doubling or, at times, even tripling the lines and, to that extent at least, the force might be considered as irresistible and, for that reason, the wharf in question was considered extremely dangerous in winter and was to be avoided, except in conditions of extreme emergency. I accept their advice on this matter. But again, there is no evidence whatsoever that the captain was aware of this nor was there any evidence that he made any attempt whatsoever to inform himself of that fact. Had he done so, he might never have

En ce qui concerne le fait que le capitaine a omis de s'informer des conditions particulières au port pouvant avoir une influence sur son navire, il a admis à l'audience qu'il connaissait l'existence des câbles immergés, mais qu'il ne connaissait pas leur emplacement, car les cartes qu'il avait à bord n'en faisaient pas mention. Les assesseurs m'ont indiqué que, depuis de nombreuses années, les cartes marines du Saint-Laurent montrent l'emplacement desdits câbles. Les cartes produites à l'audience montrent clairement l'emplacement des câbles et les documents sur la topographie et les équipements du port de Québec aussi. Tout comme omettre de consulter une carte constitue une négligence, (voir *The Sub-marine Telegraph Company c. Dickson*<sup>1</sup>), omettre d'avoir à bord des cartes à jour en constitue aussi une. Il est vrai qu'en l'espèce, ce défaut de connaissance n'a peut-être pas contribué au dommage. Mais, à tout le moins, cela démontre que le capitaine a omis de prendre toutes les informations possibles sur les conditions existantes, alors qu'il savait qu'il prenait un risque en amarrant son navire à la jetée n° 18. Il convient d'examiner ce fait à la lumière du témoignage du capitaine qui a reconnu à l'audience qu'il ne savait toujours pas si un des membres de son équipage avait déjà eu l'occasion de faire manœuvrer un navire dans un port où il y avait de la glace. Étant donné qu'il n'avait lui-même pas la moindre expérience de ce genre de situation, on pourrait penser qu'il aurait au moins cherché à savoir si un membre de son équipage en possédait une.

Les assesseurs m'ont exposé que, parfois, sous certaines conditions de glace et de marée, la glace exerce une pression à laquelle on ne saurait résister en doublant ni même parfois en triplant les amarres et que, dans cette mesure au moins, on peut considérer cette force comme irrésistible; c'est pour cette raison que le quai en question est jugé extrêmement dangereux en hiver et qu'il convient de ne pas s'en servir si ce n'est en cas d'extrême urgence. J'accepte leur avis sur ce point. Mais encore une fois, il n'y a pas la moindre preuve que le capitaine était au courant de ce problème ou qu'il a fait le moindre effort pour s'en informer. S'il l'avait fait, il

<sup>1</sup> [1864] C.B.N.S. 758.

<sup>1</sup> [1864] C.B.N.S. 758.



tied up at the wharf at all, but might well have chosen to move on to Halifax (there was no evidence adduced that he could not have proceeded to Halifax), or he might very well have decided to tie up at some other wharf at the Port of Quebec and to unload the grain from the forward hold by using the ship's machinery and trucks from the wharf.

The tying-up at the wharf in question, without informing himself fully, or, at least, taking all reasonable steps to inform himself fully of the nature and extent of the danger and, more specifically, of the very great force which the ice would exert on a ship on a rising tide at that particular wharf, constituted negligence on the part of the captain. He chose to merely accept the fact that there was a danger and to accept, without knowledge of the extent of it, the recommendations the two persons in question chose to make. As a result of that negligence, the very situation, which would otherwise have been foreseen or which, most probably, would have been foreseen had the captain not neglected to inform himself, arose and, as a direct result and a clearly foreseeable result thereof, the lines broke and the ship was put in a perilous situation and in a state of emergency which, in order to avoid the very real danger of loss of life to the occupants of the Riviera Restaurant, necessitated the dropping of the anchors.

Not only is the chain of causality unbroken but all of the ensuing events, including the emergency anchoring, were clearly foreseeable.

It is, of course, trite law to state that one cannot be excused by reason of actions resulting from the existence of a state of emergency when the emergency itself is caused or contributed to by one's own negligence, and it matters not whether the negligence is founded on misfeasance or on nonfeasance. Where it is the duty of a person to inform oneself of the nature and extent of a dangerous situation, knowledge of the nature and extent of the danger will be imputed to that person and his actions will be judged as if, at the time of the act or omission,

n'aurait peut-être jamais amarré le navire à ce quai, mais il aurait peut-être choisi d'aller jusqu'à Halifax (rien dans la preuve n'indique qu'il n'aurait pu s'y rendre), ou alors il aurait très bien pu décider de l'amarrer à un autre quai du port de Québec et de décharger les céréales qui se trouvaient dans la cale avant au moyen des engins de bord et de les transporter par camions.

En amarrant le navire au quai en question, sans s'informer complètement ou sans prendre au moins toutes les mesures raisonnables pour s'informer complètement de la nature et du degré de danger et, plus particulièrement, de la très grande pression que la glace exercerait à marée montante sur un navire amarré à ce quai, le capitaine a commis une négligence. Il a choisi tout simplement d'accepter l'existence du danger et d'accepter, sans chercher à en connaître l'étendue, les recommandations que lui ont faites les deux personnes en question. Par suite de cette négligence, il s'est produit exactement ce qui aurait pu être prévu ou qui aurait vraisemblablement été prévu si le capitaine n'avait pas négligé de s'informer. En conséquence directe et tout à fait prévisible de ladite négligence les amarres ont cédé et le navire s'est trouvé dans une situation dangereuse et en état d'urgence, ce qui a nécessité le mouillage des ancres afin d'écartier le très réel danger de mort qui menaçait les occupants du restaurant Riviera.

Non seulement le lien de causalité est ininterrompu, mais les événements subséquents, y compris l'ancrage de toute urgence, étaient tout à fait prévisibles.

Il est bien connu qu'en droit, nul ne peut fournir comme excuse que ses actions étaient justifiées par un état d'urgence lorsque ledit état d'urgence est une conséquence directe ou indirecte de sa négligence. Il importe peu que ce soit une négligence dans l'accomplissement d'un acte ou une négligence par omission d'accomplir un devoir. Lorsqu'il incombe à quelqu'un de s'informer de la nature et du degré d'un danger, on présumera qu'il en a pris connaissance et on jugera ses actions comme si, lors de l'acte ou de l'omission, il possédait effectivement les connaissances qu'il était, en droit, tenu d'acquérir.

he actually had the knowledge which it was his legal duty to acquire.

Finally, once a plaintiff has established that a defendant has knowingly adopted a dangerous course of action and that damage to the plaintiff has ensued therefrom, he has discharged his burden of proof, at least temporarily, and the burden shifts to the defendant to justify his having taken such a dangerous course. Without any such evidence by the defendant, as a matter of reasoning and of fact the plaintiff would necessarily succeed.

The captain exposed his ship to a very dangerous situation, which was dangerous not only for his ship and its crew but dangerous for others and for the property of others. The extent of that danger is uncontradicted; he was not acting under a situation of immediate emergency since the ship had been damaged in Montreal three days previously and had proceeded to the Port of Quebec without any evident change in the condition of the vessel or its cargo having been proven in evidence. In such a case, it is obvious that the defendants must establish that there was no other reasonable alternative open to the ship but to put itself in that particular situation and then must establish also that, having taken the risk, all precautions, which could reasonably have been taken, were adopted having regard to the nature and extent of the danger.

As to the first part of the test, the defendants, as stated previously, failed to establish that sailing on to the Port of Halifax, or unloading at another pier in Quebec, would not be other reasonable alternatives which could have been adopted in lieu of tying up at Pier No. 18. There might well have been other reasonable courses open to the defendant ship but, in any event, it has failed to establish that there were no other reasonable and less dangerous alternatives open to it. As to the second portion of the test, there is a lack of evidence that the very danger, which should have been anticipated, was ever observed by any member of the crew of the ship. There is no evidence that any crew member ever noticed the ice approaching with the rising tide. Had this been done, then, other actions might well have been taken such as

Enfin, une fois qu'un demandeur a établi qu'un défendeur a sciemment adopté une conduite dangereuse, ce qui a causé un dommage au demandeur, ce dernier s'est déchargé du fardeau de la preuve, du moins provisoirement, et il incombe désormais au défendeur de justifier sa conduite dangereuse. En l'absence d'une telle preuve du défendeur, en toute logique et de fait, le demandeur aura nécessairement gain de cause.

Le capitaine a mis son navire dans une situation très dangereuse, ledit danger menaçant non seulement son navire et l'équipage, mais également d'autres personnes et leurs biens. L'étendue dudit danger n'a pas été contestée. Le capitaine ne se trouvait pas dans un cas d'extrême urgence car, bien qu'ayant subi une avarie à Montréal trois jours plus tôt, le navire avait continué sa route jusqu'au port de Québec sans qu'on ait démontré de changement manifeste dans l'état du navire ou de sa cargaison. Dans un pareil cas, il est évident que les défendeurs sont tenus de faire la preuve que la seule solution raisonnable était de mettre le navire dans cette situation et qu'ayant pris ce risque, ils ont également pris toutes précautions qu'on pouvait raisonnablement prendre, compte tenu de la nature et de l'étendue du danger.

Eu égard à la première exigence, les défendeurs, ainsi que nous l'avons dit, n'ont pas démontré qu'il aurait été déraisonnable de poursuivre leur route jusqu'au port de Halifax ou de décharger à une autre jetée à Québec au lieu d'amarrer le navire à la jetée n° 18. Il est possible qu'ils aient eu d'autres moyens raisonnables à leur disposition, mais, quoi qu'il en soit, ils n'ont pas réussi à établir qu'ils n'avaient pas d'autres choix raisonnables et moins dangereux. Quant à la seconde exigence, aucun élément de preuve ne révèle que des membres de l'équipage se sont aperçus de l'extrême danger qui était cependant prévisible. Rien ne démontre que des membres de l'équipage se soient même aperçus que la glace s'approchait avec la marée montante. Si l'on s'en était aperçu, il aurait été possible de prendre d'autres mesures telles que

giving immediate orders to start up the engine before the lines actually broke in order to assist the lines in withholding the strain of the ice. The captain gave specific orders that watches were to be maintained and he and his officers did carry out periodic inspections. However, for the period of some one-and-a-half hours immediately preceding the accident, there is no evidence whatsoever that the people who were detailed to the watches, actually carried out their duties or that those detailed to slacken and to keep watch over the lines were actually doing so. This, coupled with the fact that no member of the crew was called to give any evidence as to what observations were made of the ice previous to the lines breaking, leads me to the conclusion that, although the defendants established that watches had been ordered, they failed to establish that the watches carried out their duties properly.

There was a failure to observe and to carry out any preventive action. The defendants, in this case, plead inevitable accident and, in order to succeed, they must establish that all reasonable precautions were taken to avoid the mishap and that the accident itself was inevitable in the sense that it could not be reasonably foreseen or, if foreseen, could not be guarded against by using all reasonable precautions under the circumstances.

Inevitable accident has been defined as an accident "which a party charged with an offence could not possibly prevent by the exercise of ordinary care, caution and maritime skill." This definition is to be found in *The Europa*<sup>2</sup> and was approved by the Privy Council in *The "Marpesia" v. The "America"*<sup>3</sup> and was also adopted by Cameron J. (as he then was) when sitting on appeal from a judgment of a district judge in admiralty for the Quebec Admiralty District in *The Peterborough v. The Bell*

<sup>2</sup> (1850) 14 Jur. 627 at page 629.

<sup>3</sup> (1872) L.R. 4 P.C. 212.

de donner immédiatement l'ordre de mettre les machines en marche avant la rupture des amarres afin de les aider à supporter la pression de la glace. Le capitaine avait donné des ordres précis pour que soient assurés les quarts et, avec ses officiers, il a effectivement procédé à des inspections périodiques. Toutefois, nulle part dans la preuve on ne trouve que, dans l'heure et demie précédant immédiatement l'accident, les personnes chargées d'assurer les quarts ont effectivement rempli leurs fonctions et que les personnes chargées de mollir les lignes et de les surveiller étaient effectivement à leur poste. Cette situation, associée au fait qu'aucun membre de l'équipage n'a été appelé à témoigner sur la surveillance de la glace avant la rupture des amarres, me porte à conclure que, même si les défendeurs ont prouvé que le capitaine avait donné l'ordre d'assurer des quarts, ils n'ont pas prouvé que les marins de quart ont rempli correctement leurs fonctions.

Il y a eu défaut de surveillance et de toute action préventive. En l'espèce, les défendeurs invoquent le caractère inévitable de l'accident et, pour avoir gain de cause, ils sont tenus d'établir qu'ils ont pris toutes précautions raisonnables afin d'éviter l'accident, et que ledit accident était inévitable en ce sens qu'il ne pouvait pas raisonnablement être prévu ou que, s'il l'avait été, on ne pouvait se prémunir même en prenant toutes les précautions raisonnables dans les circonstances.

On a défini l'accident inévitable comme un accident [TRADUCTION] «que la personne à qui on l'impute ne pouvait réellement prévenir par la diligence normale, la prudence et la compétence en matière maritime.» On trouve cette définition dans l'arrêt *The Europa*<sup>2</sup> et le Conseil privé l'a adoptée dans l'arrêt *The «Marpesia» c. The «America»*<sup>3</sup>. Cette définition a également été adoptée par le juge Cameron (tel était alors son titre) siégeant en appel de la décision d'un juge de district en amirauté pour le district

<sup>2</sup> (1850) 14 Jur. 627 à la p. 629.

<sup>3</sup> (1872) L.R. 4 P.C. 212.

*Telephone Co. of Canada*<sup>4</sup>. Since inevitable accident is a state of affairs relied upon by a defendant to exist in order to avoid liability, its existence must be established affirmatively by the person relying upon it, namely, the defendant. See *Burrard Terminals Ltd. v. Straits Towing Ltd.*<sup>5</sup>; *The Merchant Prince*<sup>6</sup>; *Tremblay v. Hyman*<sup>7</sup>; *Poplar Bay Steamship Co. v. The Charles Dick*<sup>8</sup>; also the *Peterborough* case, (*supra*). The same principles as to onus apply to a plea of an act of God. See *Carver's Carriage By Sea* by Colinvaux<sup>9</sup>. Exceptional currents, which only occur on rare occasions, do not constitute an act of God. See *The Kepler*<sup>10</sup>; *The Pladda*<sup>11</sup>; and *The "Velox"*<sup>12</sup>.

The breaking away, which caused the accident, was clearly and distinctly foreseeable and, in fact, foreseen and was the object of two separate warnings; the resulting damage was also clearly foreseeable. The accident was, therefore, not of the type of rare occurrence which normally characterizes an inevitable accident at law. In view of this, the burden on the defendant ship of establishing that it "could not possibly prevent it by the exercise of ordinary care, caution and maritime skill" is greatly compounded, and, in my view, for the same reasons mentioned above which constitute negligence on its part, the defendant ship also fails in this particular defence. In addition thereto, as to the defence of inevitable accident, it is worthy of note that there were two icebreakers available in the vicinity and no explanation was given as to why the icebreakers were not engaged to

d'amirauté du Québec dans l'arrêt *Le Peterborough c. La Compagnie de Téléphone Bell du Canada*<sup>4</sup>. Étant donné que l'accident inévitable est un état de choses sur l'existence duquel le défendeur s'appuie pour dégager sa responsabilité, celui qui en invoque l'existence, savoir le défendeur, est tenu d'en rapporter la preuve positive. Voir les arrêts *Burrard Terminals Ltd. c. Straits Towing Ltd.*<sup>5</sup>; *The Merchant Prince*<sup>6</sup>; *Tremblay c. Hyman*<sup>7</sup>; *Poplar Bay Steamship Co. c. Le Charles Dick*<sup>8</sup> et l'arrêt *Peterborough* (précité). Les principes applicables au fardeau de la preuve sont les mêmes que dans le cas où la défense est fondée sur la force majeure. Voir *Carver's Carriage By Sea par Colinvaux*<sup>9</sup>. Des courants exceptionnels, qui ne se produisent que rarement, ne constituent pas un cas de force majeure. Voir les arrêts *The Kepler*<sup>10</sup>; *The Pladda*<sup>11</sup>; et *The «Velox»*<sup>12</sup>.

d La rupture des amarres qui a entraîné l'accident était de toute évidence nettement prévisible et fut, de fait, prévue puisqu'elle fit l'objet de deux avertissements distincts; de toute évidence, le dommage en résultant était également prévisible. L'accident ne relevait donc pas de la catégorie des événements rares qui caractérisent normalement en droit l'accident inévitable. Ceci étant, le fardeau de la preuve incombant au navire défendeur, savoir qu'il [TRADUCTION] «ne pouvait réellement prévenir (l'accident) par la diligence normale, la prudence et la compétence en matière maritime» est fort complexe à mon avis, et pour les mêmes raisons qui justifient ma conclusion qu'il y avait eu négligence du navire défendeur, ce moyen de défense est irrecevable. Il convient d'ailleurs de souligner à cet égard que deux brise-glace se trouvaient dans les parages et que personne n'a expliqué

<sup>4</sup> [1952] Ex.C.R. 462.

<sup>5</sup> (1965) 50 D.L.R. (2d) 41.

<sup>6</sup> [1891-4] All E.R. Rep. 396.

<sup>7</sup> (1917-21) 20 Ex.C.R. 1.

<sup>8</sup> [1926] Ex.C.R. 46.

<sup>9</sup> Vol. I, 12th Ed. paras. 9, 10, 11. (*British Shipping Laws—Vol. 2*).

<sup>10</sup> (1876) 2 P. 40.

<sup>11</sup> (1876-7) 2 Prob. Div. 34.

<sup>12</sup> [1955] 1 Adm. 376 at page 380.

<sup>4</sup> [1952] R.C.É. 462.

<sup>5</sup> (1965) 50 D.L.R. (2d) 41.

<sup>6</sup> [1891-4] All E.R. Rep. 396.

<sup>7</sup> (1917-21) 20 R.C.É. 1.

<sup>8</sup> [1926] R.C.É. 46.

<sup>9</sup> Vol. I, 12<sup>e</sup> éd. paragraphes 9, 10, 11 (*British Shipping Laws—Vol. 2*).

<sup>10</sup> (1876) 2 P. 40.

<sup>11</sup> (1876-7) 2 Prob. Div. 34.

<sup>12</sup> [1955] 1 Adm. 376 à la p. 380.

stand off in front of the vessel in order to attempt to break up any large ice flow before it actually reached the defendant ship. I would have thought also that, since the anchor chains were strong enough to hold when hooked to the cables, they would have been strong enough to secure the ship to the wharf instead of using lines. The assessors, however, felt that this was not a recognized procedure in this part of the world, although used in the Mediterranean when hurricane warnings were given. Be that as it may, the accident cannot be said to be inevitable when clearly foreseen and when it has not been affirmatively established that there were no other reasonable alternatives open.

Where the plaintiff has established that the damage originated from the ship breaking away from its moorings, the defendant ship must explain how this happened without negligence on the part of its crew or by reason of faulty equipment. See *The John Harley v. The William Tell*<sup>13</sup>.

The case of *Bell Telephone Co. of Canada v. Beverley Steamship Co. Ltd.*<sup>14</sup> relied on by the defendants is not, in my view, of great assistance. In this particular case, the ship was anchored in an authorized anchorage. It was held that, on the facts, the ship was properly anchored and that there was no negligence whatsoever in the manner in which the ship had anchored. Subsequently, a completely unexpected hurricane arose, which wrecked many ships, and caused the anchors of the defendant ship to drag and finally catch in the telephone cables. It was held that the ship was not responsible for the damage caused in hooking the cables, but, it was found responsible for the manner in which the cables were disengaged from the anchors—the ship's crew having cut the cables instead of taking proper steps to disengage them.

The case of *British Columbia Telephone Company v. The Arabien*<sup>15</sup> is not very helpful either to the defendant ship. Although it was held in that case that the plaintiff had failed to dis-

pourquoi lesdits brise-glace n'ont pas été appelés à mouiller devant le navire défendeur pour tenter de briser les bancs de glaces avant qu'ils ne l'atteignent. A mon avis, étant donné que les chaînes d'ancre n'ont pas cédé quand les ancrs ont accroché les câbles, elles auraient sans doute suffi à retenir le navire au quai sans qu'on se serve des amarres. Les assesseurs ont cependant déclaré que ce n'était pas la pratique ordinaire dans cette partie du monde bien qu'elle soit utilisée en Méditerranée en cas d'avis d'ouragan. En tout état de cause, on ne peut pas dire qu'il s'agissait d'un accident imprévisible puisqu'il a été de toute évidence prévu et puisqu'on n'a pas établi de manière positive l'absence d'autres choix raisonnables.

Lorsque la demanderesse a établi que le dommage est imputable à la rupture des amarres du navire, le navire défendeur est tenu d'expliquer comment cela a pu se produire sans que son équipage soit coupable de négligence ou son équipement défectueux. Voir l'arrêt *The John Harley c. The William Tell*<sup>13</sup>.

L'arrêt *La Compagnie de Téléphone Bell du Canada c. Beverley Steamship Co. Ltd.*<sup>14</sup>, cité par les défendeurs, n'est pas, à mon avis, d'un très grand secours. Dans cette affaire, le navire était ancré à un mouillage autorisé. Il fut décidé que, vu les faits, le navire était correctement ancré et qu'on ne pouvait trouver la moindre négligence à cet égard. Survint un ouragan tout à fait imprévu qui fit échouer de nombreux navires et fit chasser sur ses ancres le navire défendeur, celles-ci finirent par accrocher des câbles téléphoniques. Il fut décidé que le navire n'était pas responsable des dommages qu'il avait causés aux câbles en les accrochant, mais il fut jugé responsable de la manière dont les câbles furent dégagés des ancres—l'équipage ayant sectionné les câbles au lieu de les dégager correctement.

L'arrêt *British Columbia Telephone Company c. Le Arabien*<sup>15</sup> n'est pas non plus d'un très grand secours au navire défendeur. Bien qu'il ait été jugé dans cet arrêt que la demanderesse

<sup>13</sup> (1866) 13 L.R. (N.S.) 413.

<sup>14</sup> [1944] C.S. 154.

<sup>15</sup> 34 B.C.R. 319.

<sup>13</sup> (1866) 13 L.R. (N.S.) 413.

<sup>14</sup> [1944] C.S. 154.

<sup>15</sup> 34 B.C.R. 319.

charge the onus of proving negligence, there was no indication as to the grounds of the finding in the report of the case; on the contrary, the trial Judge stated that his conclusion was a result of careful consideration of all of the facts but that he was refraining from reviewing the facts.

In the case at Bar, the defendants also allege that the plaintiff was interfering with rights of navigation and was, therefore, the author of its own misfortune, or, at least, contributorily negligent. The plaintiff enjoyed a valid easement entitling it to have its cables installed where they were. Navigable waters such as the St. Lawrence River have often been likened to public highways giving one the right to navigate, pass and repass at all times and states of the tide.

There is no doubt that the easement granted to the plaintiff does not entitle it to interfere with the ordinary rights of navigation any more than the ownership of the soil on which the cables are laid would do so. Refer to *Mayor of Colchester v. Brooke*<sup>16</sup> and *The Swift*<sup>17</sup>.

But the rights of navigation in territorial waters are necessarily restricted. Among the many restrictions, one finds prohibition against anchoring in certain areas. The installation and maintenance of cables on the bottom of a river, in an area where anchoring is prohibited, is not an interference with the rights of navigation since the rights to navigate in this area do not include the right to anchor there.

It would not have been necessary for the vessel to drop anchor at that place in the river if the master and crew had used proper care in the first place. Refer *Bell Telephone Co. of Canada v. Canada Steamship Lines, Limited*<sup>18</sup>.

n'avait pas réussi à se libérer du fardeau de la preuve relative à la négligence, on ne trouve aucune indication des motifs de la conclusion dans le texte de l'arrêt; au contraire, le juge de première instance déclara que sa conclusion découlait d'un examen approfondi des faits, mais qu'il s'abstenait de les examiner dans ses motifs.

<sup>b</sup> Dans la présente affaire, les défendeurs soutiennent également que la demanderesse portait atteinte aux droits de navigation et qu'elle était donc responsable de son propre malheur ou que, tout au moins, elle était coupable de négligence contributive. La demanderesse bénéficiait d'une servitude valable lui donnant le droit d'installer ses câbles là où ils se trouvaient. On a souvent comparé les voies d'eau navigables, telles que le fleuve Saint-Laurent, aux voies publiques car chacun a le droit d'y naviguer, d'y passer et repasser à tout moment et quelle que soit la marée.

<sup>e</sup> Il est certain que la servitude accordée à la demanderesse ne l'autorise pas à porter atteinte aux droits ordinaires de navigation pas plus que ne le ferait la nue-propriété du terrain même sur lequel sont posés des câbles. Voir *Mayor of Colchester c. Brooke*<sup>16</sup> et *The Swift*<sup>17</sup>.

<sup>g</sup> Par contre, certaines restrictions sont nécessairement imposées aux droits de navigation dans les eaux territoriales. Parmi les nombreuses restrictions, on trouve l'interdiction d'ancrer à certains endroits. L'installation et l'entretien de câbles placés au fond d'une rivière, dans un endroit où l'ancrage est interdit, ne porte pas atteinte aux droits de navigation, car les droits de navigation à cet endroit ne comprennent pas le droit d'ancrage.

<sup>i</sup> Le navire n'aurait pas eu à mouiller l'ancre à cet endroit si le capitaine et l'équipage avaient dès le début fait preuve de la diligence appropriée. Voir *La Compagnie de Téléphone Bell du Canada c. Canada Steamship Lines, Limited*<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> 7 Q.B. 339.

<sup>17</sup> [1901] P. 168.

<sup>18</sup> (1938) 76 C.S. 473 at page 477.

<sup>16</sup> 7 Q.B. 339.

<sup>17</sup> [1901] P. 168.

<sup>18</sup> (1938) 76 C.S. 473 à la p. 477.

For the above reasons, it is clear, in my view, that negligence has been established against the defendant ship and that it has failed in its plea of inevitable accident.

As to the existence of contributory negligence on the part of the plaintiff, I was somewhat concerned over the argument that, notwithstanding its knowledge that its cables had been hooked on many occasions previously by ships' anchors, the plaintiff continued to maintain them between the Cities of Quebec and Lévis in the middle of a very busy port, when the same cables could presumably be installed elsewhere or perhaps encased in cement in such a way that ships' anchors could not catch in them.

The fact that the cables were installed, within the limits of the Port of Quebec, undoubtedly increased the possibility of damage occurring to the cables, having regard to the number of ships, which not only pass by but which manoeuvre about the area, tie up at the various piers and anchor in the authorized anchorages in the general area of the Port. The installation, however, does not in any way constitute a hazard to navigation as lawfully authorized in that area; it does not, in fact, interfere with the manoeuvring of ships on the surface over the cable area, which is all that the ships are entitled to do in that particular place. The position of the cables is clearly indicated on up-to-date navigational charts and the official releases of publications covering navigation and piloting on the St. Lawrence. All persons navigating in that area are required by law to know and, therefore, are presumed at law to know of the existence and location of the cables and of the prohibition against anchoring in the area. The plaintiff was, therefore, entitled to assume that the defendant ship knew these facts. The plaintiff was furthermore entitled to assume that the defendant ship would act lawfully, in a reasonable and prudent manner, and in accordance with the recognized standards of seamanship and failure on the plaintiff's part to take all precautions, which might be required to guard against any possible damage to itself or its property arising out of the negligent or unlawful acts or omissions of other parties, does not constitute negligence on its part in the circumstances of this case. I fail to

Pour ces raisons, j'estime qu'on a clairement établi la négligence du navire défendeur et qu'on doit rejeter le moyen de défense fondé sur le caractère inévitable de l'accident.

<sup>a</sup> Quant à l'existence de la négligence contributive de la demanderesse, mon attention a été retenue par l'argument selon lequel, sachant que ses câbles avaient été accrochés à plusieurs reprises par des ancrs, la demanderesse les avait quand même laissés entre les villes de Québec et Lévis au milieu d'un port à trafic très dense, alors qu'elle aurait probablement pu les installer ailleurs ou même les enfermer dans une gaine de ciment de manière que les ancrs de navire ne puissent pas les accrocher.

<sup>d</sup> Le fait que les câbles soient installés dans les limites du port de Québec a sans aucun doute augmenté les risques de dommage, étant donné le grand nombre de navires qui non seulement passent mais effectuent des manoeuvres dans les parages, s'amarrent aux diverses jetées et jettent l'ancre dans les mouillages autorisés dans l'enceinte du port. Cette installation ne présente cependant aucun danger pour la navigation telle qu'autorisée par la loi à cet endroit; elle ne gêne pas en fait les manoeuvres des navires en surface au-dessus des câbles, car, à cet endroit précis, les navires n'ont que le droit de passer. Les câbles sont clairement indiqués sur les cartes de navigation à jour ainsi que dans les publications officielles couvrant la navigation et le pilotage sur le fleuve Saint-Laurent. Toutes les personnes qui naviguent dans les parages sont tenues en droit de connaître l'existence et l'emplacement des câbles ainsi que l'interdiction de mouillage; il existe donc en droit une présomption qu'elles en ont eu connaissance. La demanderesse était donc en droit de supposer que le navire défendeur était au courant de ces faits. La demanderesse était également en droit de supposer que le navire défendeur agirait en conséquence, d'une manière prudente et raisonnable et conformément aux normes reconnues du matelotage. Le fait que la demanderesse n'ait pas pris toutes les précautions possibles pour empêcher tout dommage à ses biens pour suite d'actes ou omissions illégaux ou négligents d'autres parties, ne constitue en aucune façon une négligence de sa part, en l'espèce. Je ne vois pas

see how the maintenance of cables in a lawful place, where they create no hazard whatsoever to navigation as authorized and where they can only be damaged by either a deliberate unlawful act or a negligent act of another party, can constitute contributory negligence on the part of the plaintiff.

There were many cases where damages were claimed by the plaintiff herein resulting from ships' anchors hooking its cables in the Port of Quebec in the very area where the present damage occurred, yet, in no case did the Courts find any contributory negligence. In many of these cases, contributory negligence was alleged and pleaded. I do not intend to review all of them here but it is interesting to note that in the *Peterborough* case, (*supra*), there was a claim of contributory negligence against the company for the manner in which the cable was laid and the Trial Court, upheld on appeal, found that there was nothing in the laying of the cable which indicated negligence. It is true that each case turns on its facts and that another case cannot be used to interpret the facts in the case at Bar, but, I can find no facts whatsoever in the case at Bar different from those in the *Peterborough* case which would indicate contributory negligence on the part of the plaintiff, The Bell Telephone Company of Canada. Another case in point, which also happens to deal with the same cable in Quebec Harbour, is *The Bell Telephone Company of Canada (Limited) v. The "Rapid"*<sup>19</sup>. Here again, the Court found that there was no negligence on the part of the plaintiff in placing its cable at this particular point since it had full permission to do so and that anchorage in that particular area was prohibited.

comment le maintien de câbles dans un emplacement autorisé puisse constituer une négligence contributive de la part de la demanderesse alors que ces câbles ne présentent pas le moindre danger pour la navigation telle qu'autorisée et qu'ils ne peuvent être endommagés que par un acte illégal délibéré ou par la négligence d'un tiers.

b

On relève de nombreuses affaires dans lesquelles la demanderesse aux présentes réclamait des dommages-intérêts du fait que ses câbles, situés dans le port de Québec à l'endroit même où s'est produit le dommage en question, avaient été accrochés par des ancrs de navire; toutefois, les tribunaux n'ont jamais conclu à la négligence contributive. Dans nombre de ces affaires, la négligence contributive a été invoquée et plaidée. Je n'entends pas les examiner toutes ici, mais il est intéressant de souligner que dans l'affaire *Peterborough* (précitée) on invoquait la négligence contributive de la compagnie ou la façon dont elle avait posé le câble et il fut décidé en première instance et confirmé en appel que rien dans la pose du câble n'indiquait la négligence contributive de la demanderesse. Il est vrai qu'il convient de juger chaque affaire sur ses propres faits et qu'on ne peut utiliser une autre affaire pour interpréter les faits de la présente espèce, mais je ne trouve en l'espèce pas le moindre fait différent de ceux de l'affaire *Peterborough* et dont on puisse déduire la négligence contributive de la demanderesse, la Compagnie de Téléphone Bell du Canada. A cet égard, on pourrait citer une autre affaire qui porte justement sur le même câble dans le port de Québec; il s'agit de l'arrêt *La Compagnie de Téléphone Bell du Canada (Limitée) c. Le «Rapid»*<sup>19</sup>. Dans cette affaire, la Cour a une fois encore décidé que la demanderesse ne s'était rendue coupable d'aucune négligence en posant son câble à cet endroit précis, puisqu'elle avait obtenu toutes les autorisations nécessaires et qu'il était interdit de jeter l'ancre à cet endroit.

<sup>19</sup> (1895-97) 5 Ex.C.R. 413.

<sup>19</sup> (1895-97) 5 R.C.É. 413.



Another case where underwater cables were damaged by a ship anchoring in Quebec Harbour, and that no contributory negligence was found against the plaintiff, is the case of *The "Czar"*<sup>20</sup>.

It is interesting to note also that in all of these cases nothing more and nothing less was done by the plaintiff which might lead one to conclude that there was contributory negligence on its part than in the case at Bar.

I come now to the question of damages. Of the total amount of \$228,414.80 of damages claimed, the defendants, by joint admissions, filed as Exhibit No. 13 at trial, admitted the sum of \$190,447.67 as damages properly arising from the accident.

The defendants claim that a depreciation of \$6,090.55 should be allowed on one of the two cables, that is, cable number 517, since it was one-and-a-half years old and that the plaintiff was getting a new cable in return. It was clearly established that it was necessary to put in a new cable as the old cable could not be repaired. The plaintiff is entitled to *restitutio in integrum* but to no more. A depreciation as such should not be calculated but it is the duty of the Court to consider the value of the object destroyed at the time of destruction in order that the object can be replaced by money's worth.

Joint admissions, filed as Exhibit No. 13, established the life of the cable as being thirty years and on that basis the value of the cable destroyed can be fairly established at the cost of a new one less the sum of \$6,100.00. That amount should, therefore, be deducted from the total claim of \$228,414.80.

The defendants claimed further that, as one of the two cables, namely cable number 517, was replaced in January 1971 and the other, namely cable number 518, was replaced in the summer, an allowance of some \$31,876.58 should be made, as this represents the increased

Dans l'arrêt *The «Czar»*<sup>20</sup>, il s'agissait également de câbles immergés endommagés par un navire lorsqu'il jeta l'ancre dans le port de Québec; la Cour n'a relevé aucune négligence contributive de la demanderesse.

Il est aussi intéressant de noter que dans toutes ces affaires, il n'y avait pas d'action ou d'omission de la demanderesse qui permettrait de les distinguer de celle-ci et nous amènerait à conclure à la négligence contributive en l'espèce.

J'en viens maintenant à la question des dommages-intérêts. Sur le montant de \$228,414.80 réclamé à titre de dommages-intérêts, les défendeurs, dans leurs admissions conjointes produites à l'audience (pièce n° 13), ont convenu que la somme de \$190,447.67 couvrirait les dommages-intérêts imputables à l'accident proprement dit.

Les défendeurs soutiennent qu'il faut tenir compte d'une dépréciation de \$6,090.55 pour l'un des câbles, le câble n° 517, car celui-ci avait déjà un an et demi et que la demanderesse allait obtenir un câble tout neuf à la place. On a clairement établi la nécessité de mettre un câble neuf car l'ancien était irréparable. La demanderesse a droit à la *restitutio in integrum*, mais à rien de plus. Il n'y a pas lieu d'effectuer le calcul de la dépréciation en tant que tel, mais il incombe à la Cour d'examiner la valeur de l'objet au moment de sa destruction afin de pouvoir le remplacer par sa valeur pécuniaire.

Une entente des parties déposée comme pièce n° 13 établit qu'un câble a une vie utile de trente ans. En se fondant sur ce calcul, on peut fixer de manière juste la valeur du câble détruit au coût d'un nouveau câble moins la somme de \$6,100. Il convient donc de déduire ce montant des \$228,414.80 réclamés à titre de dommages-intérêts.

Les défendeurs font également valoir qu'un des deux câbles, savoir le câble n° 517, a été remplacé en janvier 1971 et que l'autre, le câble n° 518, a été remplacé pendant l'été; on devrait donc selon eux soustraire la somme de \$31,876.58 qui représente la différence de coût

<sup>20</sup> (1875) 3 Cook Adm. 197.

<sup>20</sup> (1875) 3 Cook Adm. 197.

cost of installing number 517 in winter-time as opposed to summer installation. This argument, in my view, is completely answered by the fact that both cables were in actual service; cable 517 carried 689 pairs and it is reasonable to deduce that these lines were required to supply the plaintiff's service to its customers. Commercial enterprises, such as that of the plaintiff, do not install expensive cables unless there is a business requirement for them. The mere fact that the plaintiff was able to operate with one cable in lieu of two until the summer-time, when the second cable was replaced, is not evidence from which we can conclude that neither cable was required until summer. In the absence of evidence that both cables might have been dispensed with, I find no difficulty in coming to the conclusion that on the balance of probabilities the first cable was required to be replaced immediately.

The plaintiff claims interest on the total amount of damages and the defendants dispute this amount.

It is clear that this Court, under its admiralty jurisdiction, has the right to award interest as an integral part of the damages suffered by the plaintiff regardless of whether the damages arose *ex contractu* or *ex delicto*.

The Admiralty Courts, in the exercise of their jurisdiction, proceeded upon different principles from that on which the common law authorities were founded; the principle in this instance being a civil law one, to the effect that, when payment is not made, interest is due to the obligee *ex mora* of the obligor. Refer *Canadian General Electric Co. Ltd. v. Pickford & Black Ltd.*<sup>21</sup>; *Canadian Brine Limited v. The Scott Misener*<sup>22</sup> and the authorities stated therein at pages 450 to 452. Since the principle is based on the right of the plaintiff to be fully compensated, including interest, from the date of the tort, I am not, however, prepared to hold, as seems to have been done in the *Canadian Brine* case, (*supra*), that the discretion to award or not

entre l'installation du câble n° 517 pendant l'hiver et son coût d'installation pendant l'été. On peut, à mon avis, répondre à cette allégation en invoquant le fait que les deux câbles étaient effectivement en service; le câble n° 517 contenait 689 paires et il est raisonnable de supposer que ces lignes étaient nécessaires pour desservir les clients de la demanderesse. Les entreprises commerciales, telles que la demanderesse, n'installent pas des câbles coûteux si ceux-ci ne répondent pas à un besoin commercial. Le simple fait que la demanderesse a pu assurer le service avec un seul câble, et attendre l'été pour installer le second, n'est pas une preuve nous permettant de conclure qu'elle aurait pu se passer des deux câbles jusqu'à l'été. En l'absence de preuves démontrant que la demanderesse aurait pu se passer des deux câbles, je n'ai aucune peine à conclure, considérant la prépondérance des probabilités, qu'il fallait remplacer le premier câble immédiatement.

La demanderesse demande des intérêts sur le total des dommages-intérêts et les défendeurs contestent ce montant.

Il est certain que cette cour, en sa juridiction d'amirauté, a compétence pour allouer des intérêts à titre de partie intégrante des dommages-intérêts auxquels la demanderesse peut par ailleurs avoir droit, que ce soit *ex contractu* ou *ex delicto*.

Les Cours d'amirauté, dans l'exercice de leur compétence, appliquaient des principes différents de ceux sur lesquels se fonde la jurisprudence de *common law*; il s'agit en l'espèce d'un principe de droit civil selon lequel, lorsque le paiement n'est pas effectué, l'intérêt est dû au créancier *ex mora* du débiteur. Voir les arrêts *Canadian General Electric Co. Ltd. c. Pickford & Black Ltd.*<sup>21</sup> et *Canadian Brine Limited c. Le Scott Misener*<sup>22</sup> et la jurisprudence citée aux pp. 450 à 452 de ce dernier. Étant donné que le principe est fondé sur le droit de la demanderesse à une indemnisation intégrale, intérêts compris à compter de la date du préjudice, je ne suis toutefois pas prêt à décider comme, semble-t-il, l'arrêt *Canadian Brine* (précité) l'avait

<sup>21</sup> (1971) 20 D.L.R. (3rd) 432 at page 436.

<sup>22</sup> [1962] Ex.C.R. 441.

<sup>21</sup> (1971) 20 D.L.R. (3<sup>e</sup>) 432 à la p. 436.

<sup>22</sup> [1962] R.C.É. 441.

to award interest should depend on whether the defendant was grossly negligent or not. Since the right to interest in admiralty law is considered as forming part and parcel of the damage caused for which the defendant is responsible, and is a right of the person harmed, flowing from the actual commission of the tort, I fail to see how, once the liability for the damage has been established, the question of whether or not there has been gross negligence on the part of the tortfeasor should be taken into consideration, in any way: interest in these cases is not awarded to the plaintiff as punitive damages against the defendant but as part and parcel of that portion for which the defendant is responsible of the initial damage suffered by the harmed party and it constitutes a full application of the principle of *restitutio in integrum*. See *The Kong Magnus*<sup>23</sup>; *The Joannis Vatis (No. 2)*<sup>24</sup>; and *The Northumbria*<sup>25</sup>. In the present case, although I find that there indeed was negligence, it is not a case of gross negligence. Yet, notwithstanding this, I am satisfied that the interest should be awarded unless there should be some reason flowing from the plaintiff's conduct or some reason to reduce or eliminate the claim for payment of interest, other than the question as to whether there was or was not gross negligence on the part of the defendants.

The action originated in the former Exchequer Court and was commenced by writ. The statement of claim issued in the French language, reads in part as follows:

... avec intérêts depuis l'assignation et dépens.

This would mean the date of service of writ and not of the statement of claim. Since the plaintiff has not claimed interest from the date of the accident but merely from the date of service of the writ and since no amendment of the statement of claim has ever been requested, it is obvious that this Court cannot award interest for any time previous to the service of the writ. Had the statement of claim merely mentioned

<sup>23</sup> [1891] P. 223 at page 236.

<sup>24</sup> [1922] P. 213 at page 223.

<sup>25</sup> (1869) L.R. 3 A. & E. 6 at pages 10 and 14.

fait, que la discrétion d'allouer ou pas des intérêts doit varier selon que le défendeur a commis une négligence grave ou non. Étant donné qu'en droit maritime on considère le droit à des intérêts comme partie intégrante de l'indemnisation du dommage imputable au défendeur, et que ce droit appartient à la personne lésée et découle directement de l'acte dommageable, je ne vois pas pourquoi, lorsqu'on a déterminé la responsabilité, on devrait tenir le moindre compte de la question de savoir si le responsable du dommage est coupable d'une faute lourde. Dans les affaires de ce genre, on n'accorde pas les intérêts au demandeur à titre de pénalité contre le défendeur, mais simplement comme partie intégrante de l'indemnisation du dommage initial subi par la partie lésée et imputable au défendeur: ceci constitue une application totale du principe *restitutio in integrum*. Voir les arrêts *The Kong Magnus*<sup>23</sup>, *The Joannis Vatis (N° 2)*<sup>24</sup> et *The Northumbria*<sup>25</sup>. En l'espèce, bien que j'aie conclu à la négligence, il ne s'agit pas à mon avis d'une négligence grave. Néanmoins, je suis convaincu qu'il convient d'accorder des intérêts à la demanderesse à moins que l'on trouve dans sa conduite ou par ailleurs quelque raison de réduire ou de rejeter sa demande d'intérêts, autre que la question de savoir si les défendeurs sont responsables de négligence grave.

L'action fut intentée devant l'ancienne Cour de l'Échiquier par introduction d'un bref. Voici un extrait de la déclaration, rédigée en français:

... avec intérêts depuis l'assignation et dépens.

Il faut entendre par cela la date de signification du bref et non de la déclaration. Puisque la demanderesse ne réclame pas le versement d'intérêts à partir de la date de l'accident, mais de la date de signification du bref et puisqu'elle n'a déposé aucune demande de changement de la déclaration, il est clair que la Cour ne peut pas accorder d'intérêts pour la période antérieure à la signification du bref. Si la déclaration ne

<sup>23</sup> [1891] P. 223 à la p. 236.

<sup>24</sup> [1922] P. 213 à la p. 223.

<sup>25</sup> (1869) L.R. 3 A. & E. 6 aux pp. 10 et 14.

interest without any specific time I would then have been obliged to consider whether interest should be awarded from the actual date of the accident. Since the second cable was not replaced until the summer-time and there was no evidence to establish that there was any real necessity for replacing it before that time, and the plaintiff was not put to the expense of replacing it before that time, interest, in the case of the second cable, should run from the time of actual replacement on the basis of the principles stated by Lord Denning M.R., and approved by Jackett P. (as he then was) in the case of *Canadian General Electric Co. v. The "Lake Bosomtwe"*<sup>26</sup>. The relevant passage of Lord Denning M.R.:

(a) When a profit earning ship was sunk in a collision, the Court of Admiralty awarded interest on the value of the ship . . . from the date of the loss to the date of the trial,

(b) When a ship was not sunk, but only damaged, the Court of Admiralty awarded interest on the cost of repairs, but only from the time that the repair bill was actually paid, because that was the date from which the plaintiff had been out of pocket, and

(c) Where there was loss of life in a collision, the Court of Admiralty allowed interest only from the date of a registrar's report.

Due to the fact that admissions were made by statement of admissions, filed as Exhibit 13, as to the total cost only and no detail was furnished as to the actual cost of the two cables, it becomes most difficult, on the evidence before me, to separate exactly the cost incurred in purchasing and installing both sets of replacement cables, except that the admitted difference between the cost of laying the new cable to replace cable number 517 in the wintertime and to replace number 518 in June was \$31,876.58. Deducting this from the total amount of \$222,314.80 leaves \$190,438.22. One-half of this amount or \$95,219.11 would presumably represent the actual cost of purchasing and installing the replacement for cable number 518 in the summer-time and the balance of the amount of \$222,314.80, namely, \$127,095.69 would repre-

<sup>26</sup> [1970] Ex.C.R. 552 at 558—NOTE: This case was reversed on appeal: ref. (1971) 20 D.L.R. (3rd) 432. But the principle as to interest being allowed in all admiralty cases was approved.

mentionnait que les intérêts sans préciser de date, j'aurais eu à examiner s'il y avait lieu d'accorder des intérêts à partir de la date de l'accident. La demanderesse n'a pas remplacé le second câble avant l'été et rien ne démontre qu'il était vraiment nécessaire de le remplacer plus tôt. La demanderesse n'a donc pas eu à déboursier le coût d'un remplacement avant ce moment-là. En conséquence, pour le second câble, les intérêts ne doivent courir qu'à partir de la date effective du remplacement selon les principes énoncés par le maître des rôles, Lord Denning et que le président Jackett (maintenant juge en chef) a confirmé dans l'arrêt *Canadian General Electric Co. c. Le «Lake Bosomtwe»*<sup>26</sup>. Voici le passage pertinent de l'exposé du maître des rôles Lord Denning:

[TRADUCTION] a) Lorsqu'un navire de rapport sombrerait lors d'une collision, la Cour d'amirauté accordait des intérêts sur la valeur du bateau . . . à compter de la date de sa perte jusqu'à celle du procès,

b) Lorsque le navire ne coulait pas, mais subissait seulement des avaries, la Cour d'amirauté accordait des intérêts sur le coût des réparations, uniquement à compter du jour où l'on réglait effectivement la note des réparations, car ce n'était qu'à partir de ce moment-là que le demandeur essayait une perte, et

c) Lorsqu'une collision entraînait une perte de vie, la Cour d'amirauté accordait des intérêts seulement à compter de la date du rapport du registraire.

Étant donné que les parties se sont entendues, dans un document déposé comme pièce n° 13, sur un chiffre global et qu'on ne mentionne nulle part le coût réel des deux câbles, il est extrêmement difficile de préciser ce qu'il en a coûté pour acheter et installer les deux nouveaux câbles, sauf que les parties ont convenu que la différence entre le coût d'installation du nouveau câble n° 517 en hiver et celui du nouveau câble n° 518 en juin était de \$31,876.58. Si l'on déduit cette somme du montant total de \$222,314.80, il reste \$190,438.22. On peut supposer que la moitié de cette dernière somme, soit \$95,219.11, représente le prix d'achat réel et le coût d'installation du câble posé pour remplacer le câble n° 518 pendant l'été et que la différence entre ce dernier montant et \$222,314.80, soit \$127,095.69, représente ainsi le

<sup>26</sup> [1970] R.C.É. 553 à la p. 559. NOTE: cette décision a été infirmée en appel, voir [1971] 20 D.L.R. (3<sup>e</sup>) 432. Toutefois le principe portant sur l'allocation d'intérêt dans les affaires d'amirauté a été approuvé.

sent the cost of purchasing and installing the replacement for cable number 517.

As I can find nothing in the conduct of the plaintiff, or in the circumstances of the case to deny interest, interest would therefore run from the date of service of the writ, namely, from the 15th of December, 1970 on the sum of \$127,095.69 and from the 15th of June 1971 on the sum of \$95,219.11.

As to the rate of interest, although in the past most cases have been awarding interest at the rate of 5%, in view of the great increase of interest rates generally over the last few years, it seems to me that a rate of 5% interest is completely unrealistic altogether apart from the legal rate of interest which runs on judgments once they are rendered. Section 13 of the *Interest Act*<sup>27</sup> provides that every judgment shall bear interest at the rate of 5% in the Provinces of Manitoba, British Columbia, Saskatchewan, Alberta, the North-West Territories and the Yukon Territory. Other provinces have fixed rates of interest laid down by their provincial statutes, but these rates of interest cover interest on a judgment debt. Other statutes provide for a rate of interest to be paid on monies paid into Court.

It seems clear to me, however, that if one is to consider the right of the plaintiff to interest as a part of his damage under principle of *restitutio in integrum*, then, in order to be fair, the actual commercial rate of interest prevailing at the time should be applied regardless of what rate of interest a judgment debt should bear at this time or what rate of interest any government at the time should choose to pay on monies paid into Court. In the last year and a half, interest rates generally and prime bank rates have risen in a most spectacular fashion. In that period the prime bank rate has risen from 6% to something around 9½% and one might well speculate whether, until judgment and as long as the amount is unpaid, the rate that should be applied should, in fact, be the prime bank rates which have prevailed from time to time until judgment. But this point was

<sup>27</sup> R.S.C. 1952, c. 156, (now R.S.C. 1970, c. I-18).

prix d'achat et le coût d'installation du câble posé pour remplacer le câble n° 517.

À mon avis, la conduite de la demanderesse et les circonstances de l'espèce ne permettent en aucune façon de refuser d'accorder des intérêts, intérêts qui vont donc courir, pour la somme de \$127,095.69 à partir de la date de signification du bref soit le 15 décembre 1970 et pour la somme de \$95,219.11 à partir du 15 juin 1971.

Pour ce qui est du taux d'intérêt, bien que, dans le passé, la plupart des arrêts aient accordé l'intérêt au taux de 5%, il me semble que, vu l'énorme augmentation des taux d'intérêt ces dernières années, un taux d'intérêt à 5% n'a plus grand sens, abstraction faite du taux d'intérêt légal qui court sur un jugement définitif une fois rendu. L'article 13 de la *Loi sur l'intérêt*<sup>27</sup> prévoit que toute somme due en vertu d'un jugement porte intérêt au taux de 5% dans les provinces du Manitoba, de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan, de l'Alberta ainsi que dans les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon. Les taux d'intérêt, dans les autres provinces, ont été fixés par les lois provinciales mais ces taux d'intérêt s'appliquent aux sommes dues en vertu d'un jugement. D'autres textes législatifs fixent les taux d'intérêt dus sur les sommes consignées en cour.

Il me semble cependant aller de soi que si l'on considère le droit de la demanderesse à des intérêts comme faisant partie intégrante de ses dommages-intérêts en vertu du principe *restitutio in integrum*, il convient alors, en toute justice, de fixer les intérêts au taux d'intérêt commercial couramment applicable, quel que soit le taux d'intérêt prévu sur une somme due en vertu d'un jugement en ce moment ou quel que soit le taux d'intérêt versé par les gouvernements en ce moment pour les sommes consignées en cour. Dans les derniers dix-huit mois, on a assisté à une flambée des taux d'intérêt en général et des taux préférentiels bancaires en particulier. Pendant cette période, le taux préférentiel est passé de 6% à 9½% environ et l'on pourrait bien se demander s'il ne convient pas d'appliquer, jusqu'au jugement et aussi longtemps que la somme sera impayée, les divers

<sup>27</sup> S.R.C. 1952, c. 156 (maintenant S.R.C. 1970, c. I-18).

never raised by the plaintiff and I refrain from deciding the issue or making any finding based on that view, for it would be grossly unfair in any event to award damages on a basis which was never claimed or raised in the pleadings, or in evidence or argued at trial.

As a suitable yardstick and good indication of what would be fair, would be the prime bank lending rate prevailing at the time that the right to calculate interest as part of the damage arose. At the date of the accident and the date when the writ was issued, as well as at the dates when the expenditures for repairing the cables were made, the prime bank lending rate of interest was identical, namely 6%, and interest shall therefore be calculated at that rate.

Judgment will, therefore, issue in favour of the plaintiff in the amount of \$222,314.80 plus interest at 6% per annum on the sum of \$127,-095.69 from the 15th of December, 1970 and on the sum of \$95,219.11 computed from the 15th of June, 1971 until date of judgment. The plaintiff will also be entitled to its costs.

taux préférentiels en vigueur pendant toute la période en cause. Toutefois, la demanderesse n'a pas soulevé cette question et je vais m'abstenir de la trancher ou fonder sur elle des conclusions, car il serait manifestement injuste d'accorder des dommages-intérêts sur la base d'un point qui n'a jamais été invoqué ni soulevé dans les plaidoiries ou dans la preuve ni débattu à l'audience.

Pour fixer le taux juste, il me semble que le critère utile est le taux préférentiel des prêts bancaires en vigueur le jour où le droit aux intérêts est né. A la date de l'accident et à la date de délivrance du bref, comme aux dates où furent engagées les dépenses de réparations des câbles, le taux préférentiel des prêts bancaires était le même, à savoir 6%, et c'est à ce taux qu'on doit donc calculer les intérêts.

La demanderesse a donc droit à la somme de \$222,314.80, plus l'intérêt à 6% l'an à partir du 15 décembre 1970 pour la somme de \$127,-095.69 et à partir du 15 juin 1971 sur la somme de \$95,219.11 jusqu'à la date du jugement. La demanderesse se voit également accorder ses dépens.