

T-4783-80

T-4783-80

Interocean Shipping Company (Plaintiff)

v.

The Ship M/V Atlantic Splendour and Her Owners (Defendant)

T-4784-80

United States Steel Corporation (Plaintiff)

v.

The Ship M/V Atlantic Splendour and Her Owners (Defendant)

Trial Division, Dubé J.—Montreal, January 24; Ottawa, October 7, 1983.

Maritime law — Torts — Stated case in negligence action — Mechanical difficulties of defendant ship and consequent delay in departure from only available berth causing delay in loading and sailing of plaintiffs' ships — Whether damages recoverable for economic loss not linked to physical damage to property — Law unsettled but allowing recovery if loss direct, reasonably foreseeable consequence of breaching duty of care owed by defendant to plaintiff — Regulations imposing obligation not to encumber harbour — Vessel obstructing access to wharf having common-law duty to make way — Duty arising since those on board must or ought to have noted arrival and idleness of other ships, realized berth monopolized and harm would result — Delay by defendant ship directly causing economic loss — Could have been towed away immediately — Suffering of economic harm by waiting vessels foreseeable by reasonable seamen — Entitlement to damages affirmed — National Harbours Board Act, R.S.C. 1970, c. N-8 (now Canada Ports Corporation Act: S.C. 1980-81-82-83, c. 121, s. 1) — National Harbours Board Operating By-law, C.R.C., c. 1064 (now Canada Ports Corporation Operating By-law: S.C. 1980-81-82-83, c. 121, s. 17(1)), s. 6 (as am. by SOR/78-558, s. 2) — Federal Court Rules, C.R.C., c. 663, R. 475.

A stated case came before the Court under Rule 475. According to the agreed statement of facts, the defendant ship *Atlantic Splendour* arrived at Sept-Îles, Quebec, and berthed at a certain dock to take on a cargo of iron ore. She then experienced mechanical difficulties, which caused a delay of her departure from the berth. The plaintiffs alleged that these difficulties were attributable to negligence.

Between them the plaintiffs had chartered a total of four ships, which were to load iron ore at the aforementioned facilities on certain scheduled dates. Because of the *Atlantic*

Interocean Shipping Company (demanderesse)

c.

^a Navire M/V Atlantic Splendour et ses propriétaires (défendeur)

T-4784-80

^b United States Steel Corporation (demanderesse)

c.

Navire M/V Atlantic Splendour et ses propriétaires (défendeur)**^c Division de première instance, juge Dubé—Montreal, 24 janvier; Ottawa, 7 octobre 1983.**

Droit maritime — Responsabilité délictuelle — Exposé de cause dans une action pour négligence — Le navire défendeur a connu des difficultés mécaniques et a dû ajourner son départ du seul quai disponible ce qui a retardé le chargement et l'appareillage des navires des demanderesse — La question est de savoir s'il est possible de recouvrer des dommages-intérêts pour des pertes économiques ne découlant pas de dommages matériels à la propriété — Le droit n'est pas fixé mais permet le recouvrement si la perte est directe et si elle est une conséquence raisonnablement prévisible du manquement du défendeur à son obligation de diligence envers le demandeur — Obligation réglementaire de ne pas embarrasser un port — Le navire bloquant l'accès à un quai a une obligation de common law de faire de la place — Obligation découlant du fait que les personnes à bord ont dû ou auraient dû constater l'arrivée et l'immobilisation d'autres navires et se rendre compte qu'ils monopolisaient le quai et que des dommages en résulteraient — Le retard du navire défendeur a été la cause directe de la perte économique — Le navire aurait pu être remorqué immédiatement — Des marins raisonnables auraient pu prévoir que des navires à l'arrêt subissent des pertes économiques — Le droit au recouvrement de dommages-intérêts est affirmé — Loi sur le Conseil des ports nationaux, S.R.C. 1970, chap. N-8 (maintenant Loi sur la Société canadienne des ports: S.C. 1980-81-82-83, chap. 121, art. 1) — Règlement d'exploitation du Conseil des ports nationaux, C.R.C., chap. 1064 (maintenant Règlement d'exploitation de la Société canadienne des ports: S.C. 1980-81-82-83, chap. 121, art. 17(1)), art. 6 (mod. par DORS/78-558, art. 2) — Règles de la Cour fédérale, C.R.C., chap. 663, Règle 475.

ⁱ La Cour est saisie d'une question posée sous forme d'exposé de cause conformément à la Règle 475. Selon l'exposé conjoint des faits, le navire défendeur *Atlantic Splendour* est arrivé à Sept-Îles (Québec) et a accosté un certain quai pour prendre un chargement de minerai de fer. Le navire a ensuite connu des difficultés mécaniques qui ont retardé son départ du quai. Les demanderesse soutiennent que ces difficultés sont imputables à une négligence.

^j À elles deux, les demanderesse avaient affrété quatre navires qui, aux dates prévues, devaient prendre des chargements de minerai de fer aux installations précitées. En raison des difficul-

Splendour's mechanical difficulties, and her associated over-staying, the loading and sailing of each of these ships had to be delayed. These delays caused damages to the plaintiffs.

The question was whether the plaintiffs would be entitled to recover damages from the defendant, if these facts were established.

Held, the plaintiffs would be so entitled.

The issue is whether damages may be recovered in respect of economic losses that are not linked to any physical damage to property. The solution to this problem has not yet been conclusively formulated in the case law. However, a review of Canadian and British decisions dealing with the point indicates that, at present, the law does allow a plaintiff to recover for economic losses even if no physical damage has occurred, provided four conditions are met. First, the defendant has to have owed a duty of care to the particular plaintiff. Secondly, that duty must have been breached. Thirdly, the economic losses must have flowed directly from the defendant's duty-breaching negligence. Fourthly, the consequences of the negligence—i.e., the economic losses—must have been reasonably foreseeable.

The facts in the case at bar do satisfy these conditions. With respect to the first of them, it may initially be observed that by virtue of the *National Harbours Board Operating By-law*, there is an obligation not to encumber a harbour. Apart from this legislative obligation, though, as a vessel obstructing access to a wharf, the *Atlantic Splendour* had a common-law duty to make way for the incoming ships. She had such a duty because those on board her must have noted (or ought to have noted) the arrival of the other ships and the fact that they were sitting idle, and must have realized (or ought to have realized, as reasonable seamen would) that the *Atlantic Splendour* was monopolizing the only available berth and that this would occasion some harm to the other vessels.

Those in charge of the *Atlantic Splendour* could have had their ship towed away from the wharf immediately, and could thereby have prevented the economic damage suffered by the other vessels, but for their own reasons they chose not to do so. The procrastination on the part of the defendant ship was indeed the direct cause of the losses sustained by the plaintiffs. Furthermore, reasonable seamen would have foreseen that vessels kept waiting would experience economic harm.

Accordingly, the plaintiffs would be entitled to an award of damages, as against the defendant, in respect of their pure economic losses.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

CONSIDERED:

"*Wagon Mound No. 1*", *Overseas Tanker Ship (U.K.) Ltd. v. Morts Dock & Engineering Co. Ltd.*, [1961] 1 All E.R. 404 (P.C.); *SCM (United Kingdom) Ltd v W J Whittall & Son Ltd*, [1970] 3 All ER 245 (C.A.); *Spartan Steel & Alloy Ltd v Martin & Co. (Contractors) Ltd*, [1972] 3 All ER 557 (C.A.); *Rivtow Marine Ltd. v.*

tés mécaniques de l'*Atlantic Splendour*, et de la prolongation de séjour qui en a résulté, le chargement et l'appareillage de chacun de ces navires ont dû être retardés. Ces retards ont causé des dommages aux demandereses.

La question est de savoir si en prenant comme hypothèse que ces faits sont prouvés, les demandereses ont droit de recouvrer des dommages-intérêts du défendeur.

Jugement: les demandereses ont droit à des dommages-intérêts.

La question est de savoir si des dommages-intérêts peuvent être recouverts pour des pertes économiques sans rapport avec un dommage matériel quelconque. La jurisprudence n'a pas encore résolu cette question. Une analyse des jurisprudences canadienne et britannique traitant de cette question révèle toutefois qu'à l'heure actuelle le droit permet à un demandeur de recouvrer des dommages pour les pertes économiques même en l'absence de perte matérielle, pourvu que quatre conditions soient satisfaites. Premièrement, le défendeur doit avoir une obligation de diligence envers le demandeur en cause. Deuxièmement, il doit y avoir eu manquement à cette obligation. Troisièmement, les pertes économiques doivent découler directement de la négligence par laquelle le défendeur a manqué à son obligation de diligence. Quatrièmement, les conséquences découlant de cette négligence, c'est-à-dire les pertes économiques, doivent avoir été raisonnablement prévisibles.

Les faits de la présente espèce remplissent ces conditions. Quant à la première de ces conditions, on peut d'abord constater qu'en vertu du *Règlement d'exploitation du Conseil des ports nationaux*, il y a une obligation de ne pas embarrasser un port. Toutefois, hormis cette obligation prévue dans la loi, parce qu'il bloquait l'accès à un quai, l'*Atlantic Splendour* avait une obligation de *common law* de faire place aux navires qui arrivaient. Il en avait l'obligation parce que ceux qui étaient à bord ont dû (ou auraient dû) remarquer l'arrivée d'autres navires et le fait qu'ils étaient à l'arrêt, et parce qu'ils ont dû (ou auraient dû) se rendre compte (comme l'aurait fait des marins raisonnables) que l'*Atlantic Splendour* monopolisait le seul quai disponible et que cela nuirait aux autres navires.

S'ils avaient fait immédiatement remorquer leur navire du quai où il était amarré, les responsables de l'*Atlantic Splendour* auraient pu éviter aux autres navires la perte économique qu'ils ont subie; mais, pour des raisons qui leur sont propres, ils ont choisi de ne pas le faire. La lenteur dont a fait preuve le navire défendeur a réellement été la cause directe des pertes subies par les demandereses. De plus, des marins raisonnables auraient dû prévoir que des navires qu'on retardait subiraient des pertes économiques.

En conséquence, les demandereses ont droit de recouvrer des dommages-intérêts du défendeur pour leurs pertes purement économiques.

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS EXAMINÉES:

«*Wagon Mound No. 1*», *Overseas Tanker Ship (U.K.) Ltd. v. Morts Dock & Engineering Co. Ltd.*, [1961] 1 All E.R. 404 (P.C.); *SCM (United Kingdom) Ltd v W J Whittall & Son Ltd*, [1970] 3 All ER 245 (C.A.); *Spartan Steel & Alloy Ltd v Martin & Co. (Contractors) Ltd*, [1972] 3 All ER 557 (C.A.); *Rivtow Marine Ltd. v.*

Washington Iron Works et al., [1974] S.C.R. 1189; *Gypsum Carrier Inc. v. The Queen; Canadian National Railway Company, et al. v. The Ship "Harry Lundeborg"*, [1978] 1 F.C. 147 (T.D.); *Bethlehem Steel Corporation v. St. Lawrence Seaway Authority et al.*, [1978] 1 F.C. 464 (T.D.).

COUNSEL:

R. B. Holden, Q.C. for plaintiffs.
J. H. Scott for defendant.

SOLICITORS:

R. B. Holden, Q.C., Montreal, for plaintiffs.
McMaster, Meighen, Montreal, for defendant.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

DUBÉ J.: This judgment is in answer to a question arising from a stated case under Rule 475 [*Federal Court Rules*, C.R.C., c. 663]. The facts have been conveniently reduced to their bare essentials by the solicitors of the parties in both actions.

1. The Defendant Vessel arrived at the port of Seven-Islands (Quebec) early on January 9, 1980, to take on a cargo of iron ore.
2. To take on this cargo, she berthed at the Iron Ore Co. dock.
3. While so berthed, she experienced mechanical difficulties which Plaintiff alleges are due to negligence.
4. Because of these difficulties, she did not leave the berth before January 26, 1980.

Paragraphs 5, 6 and 7 in T-4783-80 read as follows:

5. Plaintiff had chartered the PASITHEA, PLOTO and LA FUMINA to take on a cargo of iron ore at the same facilities on January 17, 26 and 25, 1980, respectively.
6. Because of the aforementioned mechanical breakdown, the PASITHEA, PLOTO and LA FUMINA were unable to load and sail until January 28, 30 and 29, 1980, respectively.
7. This delay caused damages to the Plaintiff in the amount of (U.S.) \$178,494.83, \$37,976.83 and \$39,029.65 respectively.

Paragraphs 5, 6 and 7 in T-4784-80 read as follows:

5. Plaintiff had chartered the M/V Konkar Victory to take on a cargo of iron ore at the same facilities on January 10, 1980.

Washington Iron Works et autre, [1974] R.C.S. 1189; *Gypsum Carrier Inc. c. La Reine; La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, et autres c. Le navire «Harry Lundeborg»*, [1978] 1 C.F. 147 (1^{re} inst.); *Bethlehem Steel Corporation c. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et autre*, [1978] 1 C.F. 464 (1^{re} inst.).

AVOCATS:

R. B. Holden, c.r., pour les demandereses.
J. H. Scott pour le défendeur.

PROCUREURS:

R. B. Holden, c.r., Montréal, pour les demandereses.
McMaster, Meighen, Montréal, pour le défendeur.

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

LE JUGE DUBÉ: Le présent jugement répond à une question posée sous forme d'exposé de cause conformément à la Règle 475 [*Règles de la Cour fédérale*, C.R.C., chap. 663]. Les procureurs des parties dans les deux actions ont utilement résumé les faits aux données absolument essentielles.

- [TRADUCTION] 1. Le navire défendeur est arrivé au port de Sept-Îles (Québec) tôt le 9 janvier 1980 pour prendre un chargement de minerai de fer.
2. Pour prendre ce chargement, le navire a accosté au quai de l'Iron Ore Co.
3. Pendant qu'il était ainsi accosté, le navire a connu des difficultés mécaniques que la demanderesse impute à une négligence.
4. À cause de ces difficultés, le navire est resté au quai jusqu'au 26 janvier 1980.

Les paragraphes 5, 6 et 7 dans l'action qui porte le n° de greffe T-4783-80 sont ainsi conçus:

- [TRADUCTION] 5. La demanderesse avait affrété les navires PASITHEA, PLOTO et LA FUMINA pour prendre un chargement de minerai de fer aux mêmes installations les 17, 26 et 25 janvier 1980 respectivement.
6. À cause du bris mécanique précité, les navires PASITHEA, PLOTO et LA FUMINA n'ont pu faire le chargement et appareiller avant le 28, le 30 et le 29 janvier 1980 respectivement.
7. Le retard a causé des dommages à la demanderesse qui s'élèvent à 178 494,83 \$, 37 976,83 \$ et 39 029,65 \$ US respectivement.

Les paragraphes 5, 6 et 7 de l'action portant le n° de greffe T-4784-80 se lisent ainsi:

- [TRADUCTION] 5. La demanderesse avait affrété le M/V Konkar Victory pour prendre un chargement de minerai de fer aux mêmes installations le 10 janvier 1980.

6. Because of the aforementioned mechanical breakdown, the M/V Konkar Victory was unable to load and sail until January 28, 1980.

7. This delay caused damages to the Plaintiff in the amount of (U.S.) \$226,110.

The question of law is the same in both actions: "Assuming that the above stated facts are established at trial, is the Plaintiff entitled to recover the damages from the Defendant?"

The two plaintiffs are represented by different solicitors but their separate written arguments have been mutually adopted and have been read together for the purposes of this judgment. Counsel for the defendant has filed a memorandum of arguments applying to both actions.

It was agreed between the parties that even if the defendant's negligence were admitted, the defendant would raise an argument in law that any damage flowing from such negligence would constitute an economic loss too remote to be recoverable. The recovery of pure economic losses, without physical injury, is the narrow issue to be resolved under this joint application.

A review of the jurisprudence on economic loss might well start with the "*Wagon Mound No. 1*", *Overseas Tanker Ship (U.K.) Ltd. v. Morts Dock & Engineering Co. Ltd.*¹ A quantity of oil was negligently spilled into the harbour from the vessel, spreading to the plaintiff's wharf where workers allowed some sparks from a welding torch to touch the water. The ensuing fire damaged the wharf and another vessel. The Privy Council held the owners of the *Wagon Mound* not responsible for the damage to the wharf, because the damage was not of a kind foreseeable by a reasonable man. Thus was born the foreseeability test. The test is described at page 416 [by Viscount Simonds, speaking for the Court]:

But if it would be wrong that a man should be held liable for damage unpredictable by a reasonable man because it was "direct" or "natural", equally it would be wrong that he should

¹ [1961] 1 All E.R. 404 (P.C.).

6. À cause du bris mécanique précité, le M/V Konkar Victory n'a pu prendre son chargement et appareiller avant le 28 janvier 1980.

7. Ce retard a causé des dommages à la demanderesse à concurrence de 226 110 \$ US.

a

La question de droit est la même dans les deux actions: [TRADUCTION] «Si on prend comme hypothèse que les faits ci-dessus mentionnés sont prouvés au procès, la demanderesse a-t-elle droit de recouvrer des dommages-intérêts du défendeur?»

b

Les deux demandereses sont représentées par des avocats différents, mais chacune des parties a fait sienne l'argumentation écrite déposée par l'autre et elles ont été considérées ensemble pour les fins du présent jugement. L'avocat du défendeur a produit une argumentation écrite qui s'applique aux deux actions.

d

Les parties ont convenu que même si le défendeur reconnaissait sa faute, il soutiendrait qu'en droit tout dommage découlant de cette faute constitue une perte économique trop indirecte pour être recouvrable. Le recouvrement d'une perte purement économique, en l'absence de préjudice matériel, est la question précise à laquelle il faut répondre en l'espèce.

e

L'arrêt "*Wagon Mound No. 1*", *Overseas Tanker Ship (U.K.) Ltd. v. Morts Dock & Engineering Co. Ltd.*¹ constitue un bon point de départ de l'analyse de la jurisprudence relative à la perte économique. On a, par négligence, laissé échapper d'un navire du mazout qui s'est répandu dans le port, jusqu'au quai de la demanderesse où des ouvriers ont laissé des étincelles d'un chalumeau à souder venir en contact avec l'eau. L'incendie qui en est résulté a causé des dommages au quai et à un autre navire. Le Conseil privé a statué que les propriétaires du *Wagon Mound* n'étaient pas responsables des dommages survenus au quai parce qu'ils n'étaient pas du type de dommages prévisibles par une personne raisonnable. C'est là l'origine du critère de la prévisibilité. Le critère est défini à la page 416 [par le vicomte Simonds, qui rend jugement au nom de la Cour]:

g

h

i

[TRADUCTION] Mais s'il est injuste de tenir quelqu'un responsable de dommages qu'un homme raisonnable n'aurait pu prévoir, parce que le dommage est «immédiat» ou «naturel», il

j

¹ [1961] 1 All E.R. 404 (P.C.).

escape liability, however "indirect" the damage, if he foresaw or could reasonably foresee the intervening events which lead to its being done Thus foreseeability becomes the effective test. In reasserting this principle, their Lordships conceive that they do not depart from, but follow and develop, the law of negligence

In *SCM (United Kingdom) Ltd v W J Whittall & Son Ltd*,² Lord Denning M.R. dealt with damages due to a power failure and concluded that when a defendant through his negligence causes physical damage to the property of the plaintiff, in such circumstances that the plaintiff is entitled to compensation for the physical damage, "then he can claim, in addition, for economic loss consequent on it".³

Lord Denning dealt again with recovery for economic loss in *Spartan Steel & Alloy Ltd v Martin & Co. (Contractors) Ltd*⁴ where power failure damaged the plaintiff's business. The learned Judge restricted the recovery of the plaintiff to the losses truly consequential to the physical damage. He reduced the question of recovering economic loss to one of policy. The courts must draw a line "so as to limit the liability of the defendant".⁵

Three Canadian decisions, one from the Supreme Court of Canada and the other two from the Federal Court, shed light on the present state of the Canadian jurisprudence in the matter. In *Rivtow Marine Ltd. v. Washington Iron Works et al.*,⁶ a logging operator had to take a defective crane out of operation and sued the manufacturers for loss of profits during its busy season. The Supreme Court awarded damages for the loss of use of the crane while under repair. It was held that the manufacturers owed a particular duty of care to the plaintiff, that "there was a proximity of relationship giving rise to a duty to warn".⁷ Ritchie J. said he did "not find it necessary to follow the sometimes winding paths leading to the formu-

est également injuste que quelqu'un échappe à toute responsabilité quel que soit l'éloignement du dommage, s'il a prévu ou aurait pu raisonnablement prévoir l'enchaînement d'événements qui y ont donné lieu En conséquence, la prévisibilité devient le critère réel. En réaffirmant ce principe, leurs Seigneuries estiment qu'elles ne s'écartent pas du droit relatif à la faute, mais le suivent et l'étendent

Dans *SCM (United Kingdom) Ltd v W J Whittall & Son Ltd*², lord Denning, M.R., parle des dommages causés par une panne de courant et conclut que lorsque le défendeur cause, par sa négligence, des dommages matériels à la propriété du demandeur, dans ce cas le demandeur a droit au recouvrement des dommages matériels et [TRA-
DUCTION] «peut alors exiger, de plus, en raison de la perte économique qui en découle»³.

Lord Denning parle aussi du recouvrement de la perte économique dans l'arrêt *Spartan Steel & Alloy Ltd v Martin & Co. (Contractors) Ltd*⁴, dans lequel une panne de courant avait causé des dommages au commerce de la demanderesse. Le savant juge a limité le recouvrement à la perte qui découlait réellement du dommage matériel. Il a réduit la question du recouvrement de la perte économique à une question de politique. Les cours doivent fixer une limite quelque part [TRADUC-
TION] «de manière à limiter la responsabilité de la défenderesse»⁵.

Trois décisions canadiennes, une de la Cour suprême du Canada et les deux autres de la Cour fédérale, éclairent l'état actuel de la jurisprudence canadienne sur la question. Dans l'affaire *Rivtow Marine Ltd. c. Washington Iron Works et autre*⁶, une entreprise forestière a dû retirer du service une grue défectueuse et a poursuivi les manufacturiers pour leur réclamer les profits perdus pendant sa saison active. La Cour suprême a accordé des dommages-intérêts en raison de la perte de l'usage de la grue pendant les réparations de celle-ci. Elle a statué que les manufacturiers avaient une obligation particulière de diligence envers la demanderesse, et qu'«il y avait une proximité de rapport donnant naissance à une obligation d'avertir»⁷. Le

² [1970] 3 All ER 245 (C.A.).

³ *Ibid.*, at page 248.

⁴ [1972] 3 All ER 557 (C.A.).

⁵ *Ibid.*, at page 561.

⁶ [1974] S.C.R. 1189.

⁷ *Ibid.*, at page 1215.

² [1970] 3 All ER 245 (C.A.).

³ *Ibid.*, à la page 248.

⁴ [1972] 3 All ER 557 (C.A.).

⁵ *Ibid.*, à la page 561.

⁶ [1974] R.C.S. 1189.

⁷ *Ibid.*, à la page 1215.

lation of a 'policy decision'".⁸ Laskin J. [as he then was] said that "it is foreseeable injury to person or to property which supports recovery for economic loss".⁹

In *Gypsum Carrier Inc. v. The Queen; Canadian National Railway Company, et al. v. The Ship "Harry Lundeberg"*,¹⁰ the defendant ship negligently damaged a railway bridge thus forcing the railway to reroute trains. Collier J. of this Court, after an exhaustive review of the jurisprudence in the matter, held that the economic loss was not recoverable, as it could not reasonably have been foreseen by the defendant and was not a direct consequence of the collision. He said that economic loss, even though foreseeable, ought not to be recoverable "unless it results directly from the careless act".¹¹

In *Bethlehem Steel Corporation v. St. Lawrence Seaway Authority et al.*,¹² the plaintiff's ship ran into a canal bridge and destroyed it, thus delaying shipping for several days. Addy J. did not allow loss of profits sustained by the ships which could not use the canal and described the claim for overland shipping charges as being even more remote. The learned Judge referred to various criteria applied by the courts in the field of torts "in order to formulate logically defensible basis for creating liability on the one hand and, on the other hand, for imposing limits to the responsibility for damages which might otherwise flow from a tortious act or omission".¹³

My assessment of the present state of the developing jurisprudence on this vexed question of pure economic loss is that there need not be physical injury for the plaintiff to recover, provided: firstly, there was a duty owing by the defendant to

juge Ritchie dit qu'il «ne croi[t] pas qu'il soit nécessaire de suivre le sentier parfois tortueux qui mène à la formulation d'une "décision de ligne de conduite"». Le juge Laskin [tel était alors son titre] dit que «ce sont les blessures et les dommages matériels prévisibles qui appuient le recouvrement pour la perte économique».⁹

Dans l'affaire *Gypsum Carrier Inc. c. La Reine; La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, et autres c. Le navire "Harry Lundeberg"*,¹⁰ le navire défendeur a, par négligence, causé des dommages à un pont de chemins de fer et de ce fait obligé les sociétés de chemins de fer à modifier le parcours des trains. Après avoir fait une analyse complète de la jurisprudence sur la question, le juge Collier, de cette Cour, a statué que la perte économique n'était pas recouvrable puisque le défendeur ne pouvait raisonnablement la prévoir et qu'elle n'était pas une conséquence directe de la collision. Il a dit que même si elle était prévisible, la perte économique ne devrait pas être recouvrable «à moins qu'elle ne soit un résultat direct de l'acte de négligence».¹¹

Dans l'affaire *Bethlehem Steel Corporation c. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et autre*,¹² le navire de la demanderesse a frappé un pont bâti sur un canal et l'a détruit, ce qui a interrompu la navigation pendant plusieurs jours. Le juge Addy n'a pas accordé de dommages-intérêts pour la perte de profits subie par les navires qui n'ont pu utiliser le canal et a décrit la réclamation présentée pour le transport terrestre des marchandises comme encore plus éloignée. Le savant juge parle des différents critères appliqués par les cours en droit des délits «afin de formuler un principe logiquement justifiable pour créer des obligations d'une part, et d'autre part, pour limiter la responsabilité pour dommages qui pourrait autrement découler d'un acte délictuel ou d'une omission».¹³

Selon mon appréciation de l'état actuel de l'évolution de la jurisprudence sur cette question controversée de la perte purement économique, il n'est pas nécessaire que le demandeur subisse un préjudice matériel pour recouvrer des dommages. Il

⁸ *Ibid.*, at page 1215.

⁹ *Ibid.*, at page 1222.

¹⁰ [1978] 1 F.C. 147 (T.D.).

¹¹ *Ibid.*, at page 170.

¹² [1978] 1 F.C. 464 (T.D.).

¹³ *Ibid.*, at page 468.

⁸ *Ibid.*, à la page 1215.

⁹ *Ibid.*, à la page 1222.

¹⁰ [1978] 1 C.F. 147 (1^{re} inst.).

¹¹ *Ibid.*, à la page 170.

¹² [1978] 1 C.F. 464 (1^{re} inst.).

¹³ *Ibid.*, à la page 468.

the plaintiff; secondly, there was a breach of that duty; thirdly, the economic losses flowed directly from the defendant's negligence; and fourthly, the consequences were reasonably foreseeable.

Was there a duty on the part of the *M/V Atlantic Splendour* to make way for incoming vessels? There is a statutory obligation not to encumber a harbour. Section 6 of the *National Harbours Board Operating By-law* [C.R.C., c. 1064 (as am. by SOR/78-558, s. 2; short title changed to *Canada Ports Corporation Operating By-law*, by S.C. 1980-81-82-83, c. 121, s. 17(1))] enacted under the provisions of the *National Harbours Board Act*¹⁴ reads as follows:

6. (1) No person shall do, cause or permit to be done anything that, or omit to do anything the omission of which, may cause

- (a) an encumbrance of the water or shore of a harbour,
- (b) an obstruction or danger to navigation in a harbour,
- (c) damage to vessels or property in a harbour, or
- (d) any nuisance or endanger life or health,

except that ballast, rubbish or refuse may be placed, left, transhipped or disposed of at such places in a harbour as may be designated by the Board.

(2) The Board may

- (a) order any person to take such precautionary measures as are necessary to prevent danger or hazard to life or property; and
- (b) remove, at the expense of the person responsible therefor, any encumbrance, obstruction or nuisance that constitutes a danger or hazard to life or property.

Apart from the statutory obligation, is there a duty upon the owners of a vessel obstructing the access to a wharf towards the incoming vessels? Should the negligent encumbering of a harbour cause a collision with another vessel, then the negligent vessel would surely be held responsible for the damages. Undoubtedly, the negligent driver of a defective automobile completely blocking a highway, and failing to remove his vehicle within a reasonable period of time, would also be

¹⁴ R.S.C. 1970, c. N-8. [Short title changed to *Canada Ports Corporation Act*, by S.C. 1980-81-82-83, c. 121, s. 1.]

suffit, premièrement, que le défendeur ait une obligation envers le demandeur; deuxièmement, qu'il y ait eu manquement à cette obligation; troisièmement, que les pertes économiques découlent directement de la négligence du défendeur; et quatrièmement, que les conséquences aient été raisonnablement prévisibles.

Y avait-il une obligation de la part du *M/V Atlantic Splendour* de faire de la place pour les navires qui arrivaient? Il y a une obligation en vertu de la loi de ne pas embarrasser un port. L'article 6 du *Règlement d'exploitation du Conseil des ports nationaux* [C.R.C., chap. 1064 (mod. par DORS/78-558, art. 2; en vertu des S.C. 1980-81-82-83, chap. 121, art. 17(1), le nouveau titre abrégé se lit comme suit: *Règlement d'exploitation de la Société canadienne des ports*)] pris en application des dispositions de la *Loi sur le Conseil des ports nationaux*¹⁴ est ainsi conçu:

6. (1) Il est interdit de faire, de causer ou de permettre que soit fait, ou d'omettre de faire quoi que ce soit de manière à

- a) causer un encombrement des eaux ou des rives d'un port,
- b) constituer un obstacle ou un danger pour la navigation dans un port,
- c) causer des dommages aux navires ou aux biens dans un port, ou
- d) causer quelque incommodité ou mettre en danger la vie ou la santé,

toutefois, il est permis de déposer le lest ou les rebuts, de les transborder ou de s'en débarrasser dans les endroits du port que peut désigner le Conseil.

(2) Le Conseil peut

- a) ordonner à toute personne de prendre les mesures de précaution nécessaires afin de prévenir tout danger ou risque pour la vie humaine ou la propriété; et
- b) enlever, aux dépens du contrevenant, tout encombrement, obstacle ou incommodité susceptible de présenter des dangers ou risques pour la vie humaine ou la propriété.

Hormis l'obligation prévue dans la loi, les propriétaires d'un navire qui bloque l'accès à un quai ont-ils des obligations envers les navires qui arrivent? Si l'encombrement par négligence d'un port cause un abordage, le navire fautif sera sûrement tenu responsable des dommages. Le conducteur fautif d'une automobile défectueuse bloquant complètement la route, qui omettrait de déplacer son véhicule dans un délai raisonnable, serait certainement aussi jugé fautif envers le public. De même

¹⁴ S.R.C. 1970, chap. N-8. [En vertu des S.C. 1980-81-82-83, chap. 121, art. 1, le nouveau titre abrégé se lit comme suit: *Loi sur la société canadienne des ports*.]

found in breach of a duty to the public. Similarly, those on board the defendant vessel, the *M/V Atlantic Splendour*, must have realized, as reasonable seamen would, that they were "hogging" the berth (the only available berth) for seventeen days to the detriment of the other vessels, whose arrival and presence must have been, or ought to have been, noted by them.

In *Gypsum Carrier Inc. v. The Queen*,¹⁵ Collier J. asked himself if "the vessel, and those having charge of her owe[d] a duty of care to these particular plaintiffs",¹⁶ his "neighbours". He answered his own question: "Neighbours are said to be those persons who are so closely and directly affected that the author of the careless act or omission ought reasonably to have had those particular persons in contemplation at the material time."¹⁷

Those in charge of the vessel in the *Gypsum* case could not, of course, have foreseen the rerouting of trains as they were heading for the railway bridge. Similarly, the navigators in the *Bethlehem Steel* case did not know they were about to disrupt ship schedules on the canal. But those in charge of the *M/V Atlantic Splendour* purposely kept the vessel moored at the dock, when they could have had her towed away immediately. They could have prevented the economic damage to the other vessels, but for their own reasons chose not to do so. They knew, or ought to have known, that they were monopolizing the only available berth. They saw, or ought to have seen, the other vessels sitting idle in the water. It is not beyond the ken of reasonable seamen to foresee that vessels in waiting suffer economic losses. The procrastination of the defendant, admitted or to be proven at trial, was the direct, foreseeable cause of the economic losses sustained by the plaintiffs.

My answer, therefore, to the question of law is that, assuming the stated facts to be established, the plaintiffs are entitled to recover damages from the defendant.

¹⁵ *Supra*, footnote 10, page 936.

¹⁶ *Ibid.*, at page 176.

¹⁷ *Ibid.*, at page 176.

les personnes à bord du navire défendeur, le *M/V Atlantic Splendour*, ont certainement dû se rendre compte, comme des marins raisonnables l'auraient fait, qu'ils monopolisaient le quai (le seul quai disponible) depuis dix-sept jours au détriment des autres navires dont ils ont dû constater l'arrivée et la présence ou dont ils auraient dû constater l'arrivée et la présence.

Dans l'affaire *Gypsum Carrier Inc. c. La Reine*¹⁵, le juge Collier se pose la question suivante: «le navire et les responsables d'icelui avaient-ils une obligation de diligence envers les demanderesse»¹⁶, leur «prochain»? Il répond: «On désigne par prochain les personnes qui sont si près et si directement touchées que l'auteur de l'acte de négligence aurait raisonnablement dû les avoir à l'esprit à l'époque considérée¹⁷.»

Les responsables du navire dans l'affaire *Gypsum* ne pouvaient naturellement pas prévoir la modification du parcours des trains à l'approche du pont de chemins de fer. De même les marins, dans l'affaire *Bethlehem Steel* ne pouvaient savoir qu'ils étaient sur le point de chambarder l'horaire de la navigation sur le canal. Mais les responsables du *M/V Atlantic Splendour* ont intentionnellement maintenu le navire accosté alors qu'ils auraient dû le faire remorquer immédiatement. Ils auraient pu éviter la perte économique qu'ont subie les autres navires, mais pour des raisons qui leur sont propres ils ont choisi de ne pas le faire. Ils savaient ou auraient dû savoir qu'ils monopolisaient le seul quai disponible. Ils ont vu ou auraient dû voir les autres navires qui mouillaient au large. Il n'est pas hors de la portée de marins raisonnables de prévoir que des navires à l'arrêt subissent des pertes économiques. La lenteur du défendeur, qu'elle soit admise ou prouvée au procès, a été la cause directe et prévisible des pertes économiques subies par les demanderesse.

En conséquence, ma réponse à la question de droit est la suivante: si on prend comme hypothèse que les faits énoncés sont prouvés, les demanderesse ont droit de recouvrer des dommages-intérêts du défendeur.

¹⁵ Précitée, note 10, page 936.

¹⁶ *Ibid.*, à la p. 176.

¹⁷ *Ibid.*, à la p. 176.