

T-552-88  
Canadian National Railway Company (*Plaintiff*)

T-552-88  
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (*demanderesse*)

v.

a c.

Norsk Pacific Steamship Company Limited, Norsk Pacific Maritime Services Ltd., Crown Forest Industries Ltd., Fletcher Challenge Ltd., The Tug "Jervis Crown", The Barge "Crown Forest No. 4", Francis MacDonnel, Rivtow Straits Ltd. and R.V.C. Holdings Ltd., operating under the firm name and style of Westminster Tug Boats and the said Westminster Tug Boats, The Tug "Westminster Chinook" and Barry Smith (*Defendants*)

Norsk Pacific Steamship Company Limited, Norsk Pacific Maritime Services Ltd., Crown Forest Industries Ltd., Fletcher Challenge Ltd., le remorqueur «Jervis Crown», le chaland «Crown Forest no. 4», Francis MacDonnel, Rivtow Straits Ltd. et R.V.C. Holdings Ltd., faisant affaire sous la raison sociale de Westminster Tug Boats et ladite Westminster Tug Boats, le remorqueur «Westminster Chinook» et Barry Smith (*défendeurs*)

*INDEXED AS: CANADIAN NATIONAL RAILWAY CO. v. JERVIS CROWN (THE) (T.D.)*

*RÉPERTORIÉ: CIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA c. JERVIS CROWN (LE) (1<sup>re</sup> INST.)*

Trial Division, Reed J.—Vancouver, November 22; Ottawa, December 10, 1993.

Section de première instance, juge Reed—Vancouver, 22 novembre; Ottawa, 10 décembre 1993.

*Damages — Compensatory — Corporate expenses resulting from collision of ship with railway bridge — Overhead, including general administrative overhead, recoverable as costs incurred by plaintiff due to accident — Claim for taxi services substantiated — Wages for temporary supervisors recoverable to extent of increase over regular salary — Charges relating to processing invoices recoverable as percentages applied reasonable, adopted by industry in such cases — Plaintiff stopped from arguing compound interest should be awarded as matter implicitly dealt with in earlier proceeding, on basis of simple interest.*

*Domages-intérêts — Compensatoires — Dépenses engagées par l'entreprise à la suite de la collision du navire avec un pont de chemin de fer — Les frais généraux, y compris les frais imputables à la gestion générale, peuvent être recouvrés au titre des coûts engagés par la demanderesse en raison de l'accident — Le bien-fondé de la demande relative aux frais de taxi a été établi — L'excédent de la rémunération des superviseurs temporaires sur leur salaire régulier pouvait être recouvré — Les frais relatifs au traitement des factures pouvaient être recouvrés dans la mesure où les pourcentages appliqués étaient raisonnables et conformes à la pratique adoptée par l'industrie en pareilles circonstances — La demande d'intérêts composés par la demanderesse était irrecevable, cette question ayant déjà été tranchée implicitement dans une instance antérieure, par une présupposition en faveur de l'octroi d'intérêts simples.*

This was an assessment of damages subsequent to a trial as to liability before Addy J. at which the plaintiff was held entitled to judgment against the defendants as a result of an accident caused when the *Jervis Crown*, towing a barge at a high speed in heavy fog, collided with a railway bridge. The bridge was closed to traffic for one month, during which time the railways had to reroute traffic over another bridge and the transportation of freight was delayed, cancelled or done by other means.

Évaluation des dommages-intérêts à la suite d'une instruction sur la question de la responsabilité, tenue devant le juge Addy, à l'issue de laquelle la demanderesse a obtenu jugement contre les défendeurs en raison d'un accident survenu lorsque le *Jervis Crown*, qui remorquait un chaland par un épais brouillard, à haute vitesse, est entré en collision avec un pont de chemin de fer. Le pont a été fermé au trafic pendant un mois, période au cours de laquelle les sociétés ferroviaires ont dû réacheminer le trafic vers un autre pont et le transport des marchandises a été reporté, n'a pas été fait ou a été effectué par d'autres moyens.

The items of the claim upon which the parties had not agreed were: a claim with respect to overhead amounting to \$215,542.71; a claim for expenses incurred in checking, assessing and paying third party invoices amounting to

Les éléments de la demande sur lesquels les parties ne se sont pas entendues sont: une demande relative aux frais généraux s'élevant à 215 542,71 \$; une demande de 10 894,75 \$ au titre des dépenses engagées pour vérifier, évaluer et payer les

\$10,894.75; a claim for wages paid to four temporary supervisors in the amount of \$22,979.20; a claim for taxi expenses in the amount of \$14,193.55. There was also the question of whether compound or simple interest should be awarded.

*Held*, the claims should be allowed, but the amount with respect to wages was limited to the additional wages paid to the four temporary supervisors. Interest was to be calculated on a simple interest basis.

#### Taxi Services

There was no dispute with respect to taxi services to “unique locations”—places where plaintiff would not normally require such service. With respect to taxi services to non-unique locations, the evidence made it clear that the usage by the plaintiff increased substantially, to the full extent of the claim, as a result of the damage to the bridge.

#### Wages for Supervisors

The wages claimed were paid to four carmen who were asked to act as temporary supervisors at another location during the time of the detour. The evidence disclosed that the four temporary supervisors were paid approximately ten percent more than the amount they would have received as carmen. The defendants agree that a claim for these additional wages was recoverable by the plaintiff.

#### Charges Relating to Processing Invoices

Case law establishes that adopting percentages as an assessment of costs incurred is not contrary to the principles of damage assessment. The percentages which were sought to be applied were ones adopted by the industry as a reasonable charge for the expenses incurred. On at least one occasion, which ended up saving the defendants six times the amount plaintiff was claiming in this respect, it was clear that a considerable amount of time was spent by the plaintiff's employees verifying, negotiating and eventually obtaining the reissuance of an invoice. The charges were reasonable in the circumstances.

#### Overhead

There need not be a demonstrated direct link between the claim relating to any specific item of overhead and the damage arising out of the accident. Case law has established that overhead may be recoverable as costs incurred by a plaintiff as a result of injury caused to it. The plaintiff claimed overhead in relation to three types of activity occasioned by the accident and bridge closure: the extra miles which the plaintiff's trains

factures présentées par des tiers; une demande concernant la rémunération versée à quatre superviseurs temporaires pour un total de 22 979,20 \$; une demande couvrant des frais de taxi se chiffrant à 14 193,55 \$. La question de savoir s'il convenait d'accorder des intérêts simples ou des intérêts composés était aussi en litige.

*Jugement*: les demandes doivent être accueillies, mais le montant de la rémunération des quatre superviseurs temporaires a été limité à l'excédent de leur rémunération sur leur salaire régulier. Les intérêts devaient être calculés comme des intérêts simples.

#### Les services de taxi

Les parties s'entendaient sur la question des services de taxi à partir ou à destination de «lieux exceptionnels»—savoir de lieux vers lesquels ou à partir desquels la demanderesse n'aurait normalement pas utilisé de services de taxi. Quant aux services de taxi à partir ou à destination de lieux non exceptionnels, la preuve a établi clairement que les dommages causés au pont ont entraîné une augmentation importante des services utilisés par la demanderesse, équivalant au plein montant de la demande.

#### La rémunération des superviseurs

La rémunération réclamée a été versée à quatre wagonniers auxquels on a demandé de travailler temporairement comme superviseurs à un autre endroit pendant la période de détournement du trafic. La preuve révèle que les quatre superviseurs temporaires ont reçu une rémunération supérieure d'environ 10 p. 100 à celle qu'ils auraient reçue en qualité de wagonniers. Les défendeurs ont reconnu que la demanderesse pouvait recouvrer le montant de cette rémunération additionnelle.

#### Les frais relatifs au traitement des factures

La jurisprudence reconnaît que l'utilisation de pourcentages pour fixer le montant des frais engagés ne va pas à l'encontre des principes d'évaluation des dommages-intérêts. Les pourcentages que la demanderesse entendait utiliser étaient appliqués par l'ensemble de l'industrie, qui jugeait ces frais raisonnables en regard des dépenses engagées. À au moins une occasion, il est clair que les employés de la demanderesse ont consacré énormément de temps à la vérification d'une facture, puis à des négociations et à l'obtention d'une nouvelle facture, ce qui a permis aux défendeurs d'épargner, en bout de ligne, un montant représentant six fois celui réclamé par la demanderesse. Les frais réclamés étaient raisonnables dans les circonstances.

#### i Les frais généraux

Il n'est pas nécessaire d'établir un lien de causalité direct entre chacun des éléments des frais généraux réclamés et les dommages causés par l'accident. Selon la jurisprudence, les frais généraux peuvent être recouverts au titre des dépenses engagées par une partie demanderesse en raison du préjudice qu'elle a subi. La demanderesse a réclamé des frais généraux relativement à trois types d'activités découlant de l'accident et

were required to travel as a result of the detours and rerouting; the construction of temporary repair facilities and additional construction, repair or maintenance of tracks and roadways. Cost calculations had been done in accordance with generally accepted accounting principles.

The defendants' argument that only items of overhead which increase as a result of the accident should be included in the claim was not supported by either the case law, the expert evidence or common sense. It was obvious that in the case of an accident of this type, employees of the plaintiff, other than first-line operatives, would have to spend time coping with the disruption of the plaintiff's normal business activities. The company's resources, both personnel and material, would be used for this purpose. Management time, clerical staff time, changes needed to computer programs, data processing charges, telephone services and a myriad of other items would be involved.

It may well be that different approaches to overhead are required in different cases. In the present case, the claims for overhead, including that described as relating to general management, have been shown to be part of the cost incurred by the plaintiff as a result of the accident and have been demonstrated as reasonable.

#### Compound or Simple Interest

It was not necessary to decide whether it would be appropriate in the present case to award compound interest since the matter had already been implicitly dealt with (on the basis that simple interest should be awarded) in an earlier proceeding. Issue estoppel therefore applied.

#### STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

*Federal Court Rules*, C.R.C., c. 663, R. 500.

#### CASES JUDICIALLY CONSIDERED

##### APPLIED:

*Hydro-Electric Power Commission of Ontario v. Mather et al.*, [1954] O.W.N. 382 (C.A.); *C.P.R. v. Can. Freightways Ltd. and O'Bray* (1962), 39 W.W.R. 191 (B.C.C.A.); *Bell Telephone Co. of Canada v. Montreal Dual Mixed Concrete Ltd. & Highway Paving Co.* (1959), 23 D.L.R. (2d) 346; 80 C.R.T.C. 363; [1959] R.L. 425 (Que. C.A.); *British Columbia Hydro and Power Authority v. Marathon Realty Co.* (1992), 89 D.L.R. (4th) 419 (B.C.C.A.).

de la fermeture du pont: la distance additionnelle que les trains de la demanderesse ont dû parcourir en raison de leur détournement et de leur réacheminement; la construction additionnelle d'installations temporaires destinées aux réparations; la construction, la réparation ou l'entretien additionnels des voies ferrées et des chemins. Pour calculer ses coûts, la demanderesse a utilisé des principes comptables généralement reconnus.

L'argument des défendeurs selon lequel seuls les éléments des frais généraux qui ont augmenté en raison de l'accident auraient dû être inclus dans la demande ne pouvait s'appuyer ni sur la jurisprudence, ni sur le témoignage de l'expert ni sur le simple bon sens. Il était bien évident que, dans le cas d'un accident comme celui qui s'est produit en l'espèce, les employés de l'entreprise qui n'étaient pas des travailleurs de première ligne devaient nécessairement consacrer du temps aux problèmes découlant de la perturbation des activités commerciales normales de la demanderesse. L'entreprise devait y affecter à la fois des ressources humaines et des ressources matérielles. Des frais ont dû être engagés relativement au travail des gestionnaires et du personnel administratif, aux changements apportés aux programmes informatiques, aux frais de traitement des données, aux services téléphoniques et à une multitude d'autres éléments.

Il se peut fort bien qu'il y ait lieu d'aborder différemment la question des frais généraux dans des situations différentes. En l'espèce, il a été démontré que les frais généraux réclamés, y compris ceux désignés comme imputables à la gestion générale, faisaient partie des coûts supportés par la demanderesse en raison de l'accident et étaient raisonnables.

#### Les intérêts simples et les intérêts composés

Il n'était pas nécessaire en l'espèce de décider s'il y avait lieu d'accorder des intérêts composés étant donné que cette question avait déjà été tranchée implicitement (par une présupposition en faveur de l'octroi d'intérêts simples) dans une instance antérieure. Le principe de la préclusion fondée sur l'identité de la question s'appliquait.

#### LOIS ET RÈGLEMENTS

*Règles de la Cour fédérale*, C.R.C., ch. 663, Règle 500.

#### JURISPRUDENCE

##### DÉCISIONS APPLIQUÉES:

*Hydro-Electric Power Commission of Ontario v. Mather et al.*, [1954] O.W.N. 382 (C.A.); *C.P.R. v. Can. Freightways Ltd. and O'Bray* (1962), 39 W.W.R. 191 (C.A.C.-B.); *Bell Telephone Co. of Canada v. Montreal Dual Mixed Concrete Ltd. & Highway Paving Co.* (1959), 23 D.L.R. (2d) 346; 80 C.R.T.C. 363; [1959] R.L. 425 (C.A. Qué.); *British Columbia Hydro and Power Authority v. Marathon Realty Co.* (1992), 89 D.L.R. (4th) 419 (C.A.C.-B.).

## DISTINGUISHED:

*Diversified Products Corp. v. Tye-Sil Corp.* (1990), 32 C.P.R. (3d) 385; 38 F.T.R. 251 (F.C.T.D.); *Hi-Speed Tools Limited v. Empire Tool Works* (1923), 25 O.W.N. 172.

## REFERRED TO:

*Miller Dredging Ltd. v. Dorothy MacKenzie (The)*, [1993] B.C.J. No. 153 (Q.L.); *Monk Corp. v. Island Fertilizers Ltd.* (1989), 97 N.R. 384 (F.C.A.); approved [1991] 1 S.C.R. 779; (1991), 80 D.L.R. (4th) 58; 123 N.R. 1; *Amoco Cadiz, In re*, [1992] A.M.C. 913.

## AUTHORS CITED

Law Reform Commission of British Columbia. *Report on the Court Order Interest Act*. Victoria, B.C.: Queen's Printer, 1987. <sup>c</sup>

ASSESSMENT OF DAMAGES subsequent to a Trial Division decision on liability dated April 14, 1989 (*Cdn. National Railway Co. v. Norsk Pacific Steamship Co.* (1989), 49 C.C.L.T. 1; 26 F.T.R. 81 (F.C.T.D.); affd [1990] 3 F.C. 114; (1990), 65 D.L.R. (4th) 321; 3 C.C.L.T. (2d) 229; 104 N.R. 321 (C.A.); affd [1992] 1 S.C.R. 1021; (1992), 137 N.R. 241). <sup>d</sup>

## COUNSEL:

*Marshall Bray* for B.C. Power and Hydro Authority. <sup>f</sup>

*David F. McEwen* for CNR Co.

*M. Ian Giroday* for Burlington Northern Railroad. <sup>g</sup>

*Murray L. Smith and Raj Samtani* for defendants.

## SOLICITORS:

*Golman Mathiesen Lakhani Seligman*, Vancouver, for B.C. Power and Hydro Authority.

*McEwen, Schmitt & Co.*, Vancouver, for CNR Co.

*Douglas, Symes & Brissenden*, Vancouver, for Burlington Northern Railroad. <sup>i</sup>

*Campney & Murphy*, Vancouver, for defendants.

*The following are the reasons for judgment rendered in English by* <sup>j</sup>

## DISTINCTION FAITE AVEC:

*Diversified Products Corp. v. Tye-Sil Corp.* (1990), 32 C.P.R. (3d) 385; 38 F.T.R. 251 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.); *Hi-Speed Tools Limited v. Empire Tool Works* (1923), 25 O.W.N. 172.

## DÉCISIONS CITÉES:

*Miller Dredging Ltd. v. Dorothy MacKenzie (The)*, [1993] B.C.J. No. 153 (Q.L.); *Monk Corp. c. Island Fertilizers Ltd.* (1989), 97 N.R. 384 (C.A.F.); approuvée par [1991] 1 R.C.S. 779; (1991), 80 D.L.R. (4th) 58; 123 N.R. 1; *Amoco Cadiz, In re*, [1992] A.M.C. 913.

## DOCTRINE

Law Reform Commission of British Columbia. *Report on the Court Order Interest Act*. Victoria, B.C.: Queen's Printer, 1987.

ÉVALUATION DES DOMMAGES-INTÉRÊTS par suite d'une décision rendue par la Section de première instance le 14 avril 1989 relativement à la question de la responsabilité (*Cie des chemins de fer nationaux du Canada c. Norsk Pacific Steamship Co.* (1989), 49 C.C.L.T. 1; 26 F.T.R. 81 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.); conf. par [1990] 3 C.F. 114; (1990), 65 D.L.R. (4th) 321; 3 C.C.L.T. (2d) 229; 104 N.R. 321 (C.A.); conf. par [1992] 1 R.C.S. 1021; (1992), 137 N.R. 241). <sup>e</sup>

## AVOCATS:

*Marshall Bray* pour B.C. Power and Hydro Authority.

*David F. McEwen* pour la Cie des chemins de fer nationaux.

*M. Ian Giroday* pour Burlington Northern Railroad.

*Murray L. Smith et Raj Samtani* pour les défendeurs.

## PROCUREURS:

*Golman Mathiesen Lakhani Seligman*, Vancouver, pour B.C. Power and Hydro Authority.

*McEwen, Schmitt & Co.*, Vancouver, pour la Cie des chemins de fer nationaux.

*Douglas, Symes & Brissenden*, Vancouver, pour Burlington Northern Railroad.

*Campney & Murphy*, Vancouver, pour les défendeurs.

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

REED J.: This decision relates to the assessment of damages which the plaintiff is entitled to recover from the defendants as a result of Mr. Justice Addy's decision of April 14, 1989 [*Cdn. National Railway Co. v. Norsk Pacific Steamship Co.* (1989), 49 C.C.L.T. 1 (F.C.T.D.)].

The accident which gave rise to the damages was caused when the *Jervis Crown*, owned and operated by the Norsk defendants and under the control of their captain Francis MacDonnel, towing the barge *Crown Forest No. 4* after dark on an ebb tide in heavy fog attempted to transit the New Westminster Railway Bridge at nearly full speed. As a result, the *Crown Forest No. 4* collided with the bridge. The bridge was badly damaged and was closed to rail traffic from November 28, 1987 to December 23, 1987. It is admitted that as a result of the accident,

The railways were required to reroute traffic over another bridge located further upstream. The transportation of freight by rail was delayed and/or freight was transported by other means or was not transported at all.

The trial on the subject of liability took place in 1989, and a judgment in favour of the plaintiff was handed down on April 14, 1989. That judgment was appealed to the Federal Court of Appeal which appeal was dismissed on January 5, 1990 [[1990] 3 F.C. 114]. That decision was appealed to the Supreme Court of Canada and that appeal was dismissed on April 30, 1992 [[1992] 1 S.C.R. 1021]. An application for re-hearing of the appeal before the Supreme Court of Canada was dismissed on July 23, 1992.

Prior to the hearing before me, agreement was reached by the parties on many aspects of the claim. The plaintiff's claim is for \$1,681,315.58 plus interest. Of this amount only \$263,610.20 remains in dispute, together with the question of whether simple or compound interest should be awarded. Counsel advises that the difference in the award referable to this last would amount to approximately \$300,000.

LE JUGE REED: La décision porte sur l'évaluation des dommages-intérêts que la demanderesse a le droit de recouvrer des défendeurs par suite de la décision rendue par M. le juge Addy le 14 avril 1989 [*Cie des chemins de fer nationaux du Canada c. Norsk Pacific Steamship Co.* (1989), 49 C.C.L.T. 1 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.)].

L'accident qui a donné lieu à l'octroi des dommages-intérêts s'est produit de la façon suivante: le *Jervis Crown*, qui appartenait aux défendeurs Norsk, qui était exploité par eux et qui était sous le contrôle de leur capitaine Francis MacDonnel, remorquait le chaland *Crown Forest no. 4* par un épais brouillard, après la tombée de la nuit, à la marée descendante; il a tenté de passer le New Westminster Railway Bridge presque à pleine vitesse. Le *Crown Forest no. 4* est alors entré en collision avec le pont. Le pont a subi des dommages importants et a été fermé au trafic ferroviaire du 28 novembre 1987 au 23 décembre 1987. Il a été admis qu'en raison de l'accident,

[TRADUCTION] Les sociétés ferroviaires ont dû réacheminer le trafic vers un autre pont, situé plus en amont. Le transport de marchandises par rail a été reporté; dans certains cas, un autre moyen de transport a été utilisé ou le transport n'a tout simplement pas été fait.

L'instruction portant sur la question de la responsabilité a eu lieu en 1989 et jugement a été rendu en faveur de la demanderesse le 14 avril 1989. Ce jugement a été porté en appel à la Cour d'appel fédérale. L'appel a été rejeté le 5 janvier 1990 [[1990] 3 C.F. 114]. Cette décision a fait l'objet d'un pourvoi à la Cour suprême du Canada, mais celle-ci a rejeté le pourvoi le 30 avril 1992 [[1992] 1 R.C.S. 1021]. Une requête sollicitant une nouvelle audition du pourvoi devant la Cour suprême du Canada a été rejetée le 23 juillet 1992.

Avant l'audition tenue devant moi, les parties se sont entendues sur de nombreux aspects de la demande. La demanderesse demande 1 681 315,58 \$, plus les intérêts. De cette somme, seul un montant de 263 610,20 \$ demeure en litige, avec la question de savoir s'il faut calculer les intérêts comme des intérêts simples ou des intérêts composés. L'avocat estime que l'octroi d'intérêts composés se traduirait par une différence d'environ 300 000 \$ dans le montant adjugé.

The items of the claim upon which the parties have not agreed are: a claim with respect to overhead amounting to \$215,542.71; a claim for expenses incurred in checking, assessing and paying third party invoices amounting to \$10,894.75; a claim for wages paid to four temporary supervisors in the amount of \$22,979.20; a claim for taxi expenses in the amount of \$14,193.55. I will deal with these issues in the reverse order to which they have been listed. Then the question of compound or simple interest will be considered.

### Taxi Services

The dispute with respect to taxi services relates to the sufficiency of the evidence and whether the plaintiff has proven its claim. The plaintiff claimed \$38,470.51 as expenses incurred for taxi fares which were occasioned by the detour arrangements and rerouting of trains which it had to put in place as a result of the accident. Some of these expenses were incurred as a result of taxis taken to or from locations to which the plaintiff would not under normal circumstances have required such service (unique locations). Others were incurred as a result of an increased number of trips to or from locations to which the plaintiff normally used taxi services (non-unique locations). The expenses relating to the unique locations were identified and amounted to \$24,276.97. The defendants admit that these are properly recoverable. The defendants contest the expenses relating to the non-unique locations. The defendants argue that the latter were not properly identified or coded for accounting purposes by the plaintiff at the time the taxi services were rendered and therefore they have not been proven to have been caused by the accident.

The evidence makes it clear that as a result of the damage to the bridge, the taxi usage by the plaintiff to and from non-unique locations increased substantially. Mr. Hopewell pointed out that under normal operating conditions, the crews would often travel to the locations, where they were to commence their duties, on trains going to those locations. As a result of the closure of the bridge, this way of commuting

Les éléments de la demande sur lesquels les parties ne se sont pas entendues sont: une demande relative aux frais généraux s'élevant à 215 542,71 \$; une demande de 10 894,75 \$ au titre des dépenses engagées pour vérifier, évaluer et payer les factures présentées par des tiers; une demande concernant la rémunération versée à quatre superviseurs temporaires pour un total de 22 979,20 \$; une demande couvrant des frais de taxi se chiffrant à 14 193,55 \$. Je traiterai ces questions dans l'ordre inverse de leur énumération. J'examinerai par la suite la question des intérêts simples ou composés.

### c Les services de taxi

Le litige concernant les services de taxi porte sur le caractère suffisant de la preuve et sur la question de savoir si la demanderesse a prouvé sa réclamation. La demanderesse a réclamé 38 470,51 \$ au titre des dépenses qu'elle a engagées en frais de taxi en raison du détournement et du réacheminement des trains auxquels elle a dû procéder à cause de l'accident. Certaines de ces dépenses ont été engagées pour des services de taxi à partir ou à destination de lieux vers lesquels ou à partir desquels la demanderesse n'aurait normalement pas utilisé de services de taxi (lieux exceptionnels). D'autres découlent de l'augmentation des déplacements à partir ou à destination de lieux vers lesquels ou à partir desquels la demanderesse utilise normalement des services de taxi (lieux non exceptionnels). Les dépenses concernant les lieux exceptionnels ont été identifiées et se chiffrent à 24 276,97 \$. Les défendeurs admettent que ces dépenses peuvent être recouvrées à juste titre. Ils contestent cependant les dépenses visant les lieux non exceptionnels. Les défendeurs soutiennent que la demanderesse n'a pas correctement identifié ou codé ces dépenses dans sa comptabilité au moment où les services de taxi ont été obtenus et qu'elle n'a donc pas établi qu'elles découlent de l'accident.

La preuve démontre clairement que les dommages causés au pont ont entraîné une augmentation importante des services de taxi utilisés par la demanderesse à partir et à destination des lieux non exceptionnels. M. Hopewell a souligné que, dans le cours normal des activités, les équipes se rendent souvent aux lieux où elles commencent à travailler en utilisant des trains qui passent par ces lieux. À la suite de la fer-

was not as likely to be available. Crews therefore had to travel to and from those locations by taxi. He also pointed out that because of the detours and the consequent delays, crews might be sent to locations at which the relevant trains did not arrive until the end of the crew's shift. In that case the crew would have to return and a second crew sent out. This would involve three taxi trips where there would normally have been none or perhaps only one.

The apportionment of the expenses relating to the non-unique locations as between normal expenses and those which were incurred as a result of the bridge closure was done by an employee of the plaintiff who normally reviewed the taxi invoices. In addition, a comparison was done, by one of the plaintiff's witnesses, of the taxi expenses incurred by the plaintiff during the two months preceding the accident and the two months after. When the average thus determined is compared with the actual taxi costs incurred by the plaintiff during the time of the bridge closure the estimated additional costs are calculated to have been approximately \$41,889. This is in the same ball park as the \$38,470.52 which was claimed.

Counsel for the defendants argues that this comparison should have been to the months of December for the previous year and the year following the accident. There is no evidence that those months are better comparables than the months which were chosen. In my view, the plaintiff has proven, on the balance of probabilities, that the \$14,193.55 for taxi service to non-unique locations was caused by the bridge closure.

#### Wages for Supervisors

The plaintiff claims wages paid to four individuals who before the accident worked as carmen at the Thornton Yard but who were sent to Lynn Creek during the time of the detour as temporary supervisors. While four individuals were involved there was only one person acting as a supervisor at any given time.

meture du pont, ce mode de déplacement n'était vraisemblablement plus aussi accessible. Les équipes ont donc dû voyager en taxi pour se rendre à ces lieux ou en revenir. Il a ajouté que, par suite des détournements et des retards qui en ont résulté, des équipes ont pu être envoyées à des lieux où les trains en cause sont arrivés après la fin de leur quart de travail. Il fallait alors ramener ces équipes et en envoyer de nouvelles. Dans ce cas, trois déplacements en taxi ont dû être faits alors qu'on n'aurait normalement pas utilisé de services de taxi ou qu'un seul voyage aurait peut-être suffi.

La ventilation des dépenses visant les lieux non exceptionnels, selon qu'il s'agissait de dépenses normales ou de dépenses découlant de la fermeture du pont, a été effectuée par un employé de la demanderesse qui vérifiait habituellement les factures de taxi. De plus, un des témoins de la demanderesse a comparé les dépenses de taxi engagées par la demanderesse durant les deux mois précédant l'accident à celles engagées au cours des deux mois qui l'ont suivi. Si on compare la moyenne ainsi établie au coût réel des services de taxi utilisés par la demanderesse pendant la période de fermeture du pont, on arrive à une estimation des coûts additionnels de l'ordre de 41 889 \$. Ce montant approximatif s'apparente à celui de la réclamation, savoir 38 470,52 \$.

L'avocat des défendeurs affirme qu'il aurait fallu utiliser, aux fins de la comparaison, le mois de décembre de l'année qui a précédé l'accident et le mois de décembre de l'année suivante. Aucun élément de preuve n'établit que la comparaison aurait été plus valable si l'on avait utilisé ces mois plutôt que les mois choisis. À mon avis, la demanderesse a démontré, selon la prépondérance des probabilités, que les dépenses de 14 193,55 \$ engagées pour des services de taxi visant les lieux non exceptionnels résultent de la fermeture du pont.

#### La rémunération des superviseurs

La demanderesse réclame la rémunération versée aux quatre personnes qui travaillaient comme wagonniers avant l'accident à la gare de triage de Thornton et qui ont été envoyées à Lynn Creek en qualité de superviseurs temporaires pendant la période de détournement du trafic ferroviaire. Bien que quatre

The need for four arises because there were three shifts per day, seven days a week to be covered.

Counsel for the defendants argues that only the extra amount that these individuals were paid above their normal wages as carmen should be included in the claim. The plaintiff's evidence is that the total wages paid to these individuals was included in the claim because their duties at Thornton Yard were performed by others, for whose wages no claim was made. Mr. Tassone explained that although considerably fewer trains and cargo moved into and out of Thornton Yard during the time when the bridge was closed and although less carmen were needed at the Thornton Yard, the number of carmen working throughout the Vancouver Terminal area (Thornton Yard, Lynn Creek and Vancouver) remained constant. Mr. Tassone explained that the four carmen who were promoted to temporary supervisors were replaced by carmen off the overtime board.

I accept counsel for the defendants' argument, that there is simply insufficient proof, concerning the alleged extra overtime paid, to substantiate the plaintiff's claim. There is a lack of specificity in the evidence. No comparable data has been submitted to substantiate the claim for wages, even as a reasonable estimate.

The evidence discloses that the four temporary supervisors were paid approximately ten percent more than the amount they would have received as carmen. The defendants agree that a claim for these additional wages is recoverable by the plaintiff.

#### Charges Relating to Processing Invoices

The evidence establishes that in the case of invoices which have been paid by a company but which are being submitted for reimbursement to

personnes soient en cause, elles travaillaient à tour de rôle, une seule à la fois. Si on a dû avoir recours à quatre personnes, c'est qu'il fallait couvrir trois quarts de travail par jour, sept jours par semaine.

<sup>a</sup> L'avocat des défendeurs soutient que seule la rémunération additionnelle versée à ces personnes en sus de leur traitement habituel de wagonniers doit être incluse dans la demande. Selon la preuve présentée par la demanderesse, si la totalité de la rémunération versée à ces personnes a été incluse dans la demande, c'est que leur travail à la cour de triage de Thornton a été accompli par d'autres travailleurs dont la rémunération n'a pas été réclamée. M. Tassone a expliqué que le nombre de trains et la quantité de marchandises qui sont passés par la cour de triage de Thornton pendant la fermeture du pont ont été considérablement réduits et que le nombre de wagonniers requis à la cour de triage de Thornton a diminué, mais que le nombre de wagonniers travaillant dans l'ensemble de la région desservie par le terminal de Vancouver (cour de triage de Thornton, Lynn Creek et Vancouver) est demeuré constant. M. Tassone a précisé que les quatre wagonniers qui ont été temporairement promus au poste de superviseurs ont été remplacés par des wagonniers travaillant en temps supplémentaire.

<sup>f</sup> Je retiens l'argument de l'avocat des défendeurs selon lequel la preuve de la rémunération additionnelle que la demanderesse prétend avoir versée pour du temps supplémentaire est insuffisante pour justifier la demande. Cette preuve n'est pas assez précise. <sup>g</sup> La demanderesse n'a pas produit de données comparables, ni même d'estimations raisonnables, pour étayer sa demande relative à la rémunération de son personnel.

<sup>h</sup> La preuve révèle que les quatre superviseurs temporaires ont reçu une rémunération supérieure d'environ 10 p. 100 à celle qu'ils auraient reçue en qualité de wagonniers. Les défendeurs reconnaissent que la demanderesse peut recouvrer le montant de cette rémunération additionnelle. <sup>i</sup>

#### Les frais relatifs au traitement des factures

Selon la preuve, lorsqu'une entreprise paye des factures et les présente ensuite à une autre entreprise pour en demander le remboursement, il est d'usage,



another, the practice in the railway industry is to add an additional charge, to the amount sought for reimbursement, to compensate for the processing of the invoice. The charge added is based on a schedule established by the Canadian Transport Commission (now the National Transportation Agency). The schedule authorizes the adding of 3% for the first \$50,000 payable under the invoice, 2% for the next \$50,000 and 1% for any amount exceeding \$100,000. The plaintiff is claiming from the defendants payment according to this scale for expenses incurred in processing and paying invoices which arose as a result of the accident, the amount of such invoices being ultimately recoverable from the defendants as part of the plaintiff's damage claim.

Counsel for the defendants argues that these charges are excessive, especially when applied to invoices for large amounts. It is argued that they bear no relation to the actual cost of the processing of the individual invoices which it is suggested in most instances would be a very perfunctory matter. Counsel for the defendants argues that the expenses claimed breach two principles applicable to the assessment of damages: they are based on arbitrary percentages and they are unreasonable.

Counsel for the plaintiff argues that while the charges are based on percentages, this is pursuant to a practice which is general in the industry. He argues that they are not unreasonable since while the verifying and checking of many invoices may be fairly straightforward, this will not always be the case. A number of steps are involved. The invoices are first checked not only for their arithmetical accuracy but also as to whether they conform to the terms of the contract pursuant to which they have been issued. They are then sent to the relevant operating department to verify that the work to which they relate was in fact performed and lastly the comptroller issues a cheque to pay the invoice. In this case, on one occasion the plaintiff's invoice checking and verification procedures led to errors being found which required negotiation with the invoicing party (Canadian Pacific Limited) including a field inspection of the track to which the invoice related. A new invoice was

dans le secteur ferroviaire, d'ajouter au montant du remboursement réclamé des frais additionnels à titre de compensation pour le traitement des factures. Ces frais sont fixés à l'aide d'un tarif établi par la Commission canadienne des transports (maintenant l'Office national des transports du Canada). Le tarif permet une majoration de 3 p. 100 pour la première tranche de 50 000 \$ facturée, de 2 p. 100 pour la tranche de 50 000 \$ qui suit et de 1 p. 100 pour tout montant facturé en sus de 100 000 \$. La demanderesse réclame des défendeurs le paiement d'un montant établi à l'aide de ce tarif pour les dépenses qu'elle a engagées pour le traitement et le paiement des factures découlant de l'accident et dont le montant fait partie des dommages-intérêts que la demanderesse pourra, en définitive, recouvrer des défendeurs.

L'avocat des défendeurs prétend que ces frais sont excessifs, plus particulièrement dans le cas des factures dont le montant est élevé. Il soutient qu'il n'existe aucun rapport entre ces frais et le coût réel de traitement de chaque facture qui se résumerait apparemment à une pure question de forme dans la plupart des cas. L'avocat des défendeurs affirme que les dépenses dont le remboursement est réclamé vont à l'encontre de deux principes applicables à l'évaluation des dommages-intérêts: elles sont fondées sur des pourcentages arbitraires et elles sont déraisonnables.

L'avocat de la demanderesse admet que ces frais sont fondés sur des pourcentages, mais précise que c'est là une pratique adoptée par l'ensemble de l'industrie ferroviaire. Il soutient qu'ils ne sont pas déraisonnables car, si la vérification de bon nombre de factures peut être effectuée sans problème, ce n'est pas toujours le cas. Ce processus comprend plusieurs étapes. Les factures sont d'abord vérifiées non seulement quant à l'exactitude des calculs arithmétiques, mais aussi quant à leur conformité avec les stipulations du contrat en vertu duquel elles sont délivrées. Elles sont ensuite transmises au service pertinent de l'exploitation qui s'assure que les travaux facturés ont bel et bien été exécutés. Enfin, le contrôleur prépare un chèque pour le paiement de chaque facture. En l'espèce, le processus de vérification des factures de la demanderesse a, à une occasion, permis de découvrir des erreurs qui l'ont obligée à négocier avec l'entreprise qui lui avait présenté une facture

eventually issued. It is clear that a considerable amount of time was spent by the plaintiff's employees in verifying and eventually negotiating the new invoice. The amount saved thereby was approximately \$60,000. The procedure which the plaintiff had followed ended up saving the defendants six times as much as the amount the plaintiff is claiming for expenses incurred in checking, verifying and processing all the relevant invoices.

As I read the jurisprudence, I do not find that adopting percentages as an assessment of costs incurred is contrary to the principles of damage assessment. The question is whether such percentages are reasonable. In this case, it would be totally impractical for each of the plaintiff's employees who handled one of the invoices in question to segregate and document the time he or she spent on that exercise. It is clear there is a cost involved in processing the invoices. The percentages which are sought to be applied are ones adopted by the industry as a reasonable charge for the expenses incurred. In this case there are invoices for small amounts and others for large amounts. It is not a situation in which only one or two large invoices had to be processed. On at least one occasion, it is clear that a considerable amount of time was spent by the plaintiff's employees verifying, negotiating and eventually obtaining the reissuance of an invoice. In the light of all these considerations it is my view that the charges are reasonable in the circumstances.

#### Overhead

The dispute between the parties concerning overhead was initially differently characterized by counsel for the plaintiff and counsel for the defendants. As I understood counsel for the plaintiff's arguments he anticipated that the defendants would argue that the plaintiff had used the wrong accounting methods in calculating its overhead costs and, that in any event, amounts relating to general management should not

(Canadien Pacifique Limitée) et notamment à effectuer une inspection physique de la voie ferrée en cause. Une nouvelle facture a été préparée par la suite. Il va de soi que les employés de la demanderesse ont consacré beaucoup de temps à la vérification et aux négociations qui ont précédé la préparation de la nouvelle facture. Le montant ainsi épargné s'élevait à environ 60 000 \$. Le processus adopté par la demanderesse a permis aux défendeurs d'épargner, en bout de ligne, un montant qui représente six fois celui que la demanderesse réclame pour les frais de vérification et de traitement de toutes les factures pertinentes.

Après avoir lu la jurisprudence, je conclus que l'utilisation de pourcentages pour fixer le montant des frais engagés ne va pas à l'encontre des principes d'évaluation des dommages-intérêts. La question qui se pose est celle de savoir si ces pourcentages sont raisonnables. En l'espèce, il ne serait absolument pas pratique de demander à chaque employé de la demanderesse qui a traité une facture de relever séparément le temps consacré à cette tâche et d'en faire la preuve à l'aide d'un document. Il est évident que le traitement des factures entraîne un coût. Les pourcentages que la demanderesse entend utiliser sont appliqués par l'ensemble de l'industrie, qui juge ces frais raisonnables en regard des dépenses engagées. Le montant des factures visées en l'espèce est peu élevé dans certains cas, très élevé dans d'autres. Il ne s'agit pas du traitement d'à peine une ou deux factures représentant des montants importants. Il est clairement établi qu'à au moins une occasion les employés de la demanderesse ont consacré énormément de temps à la vérification d'une facture, puis à des négociations et à l'obtention d'une nouvelle facture. Compte tenu de tous ces facteurs, j'estime que les frais réclamés sont raisonnables dans les circonstances.

#### Les frais généraux

À l'origine, l'avocat de la demanderesse et l'avocat des défendeurs qualifiaient différemment le litige qui oppose les parties concernant les frais généraux. À l'examen des arguments de la demanderesse, il me semble qu'elle prévoyait que la plaidoirie des défendeurs serait fondée sur l'utilisation, par la demanderesse, de méthodes comptables inappropriées pour le calcul de ses frais généraux et sur l'obligation d'ex-

be included in overhead. As I understood counsel for the defendants, his argument was in part related to these facets of the overhead being claimed but it was also more fundamental. Counsel argues that there must be a demonstrated direct causal link between the claim relating to any specific item of overhead and the damage arising out of the accident. He argues that the link must be such that an increase in the amount of overhead payable by the plaintiff can be shown to have occurred as a result of the accident.

It is necessary first, I think, to review the jurisprudence. There is no doubt that overhead may be recoverable as costs incurred by a plaintiff as a result of injury caused to it. In *Hydro-Electric Power Commission of Ontario v. Mather et al.*, [1954] O.W.N. 382 (C.A.), at page 383, the following was said:

It is a cardinal principle that only such damages are recoverable as arise naturally from the act complained of. In my opinion it would appear to be uncontroversial that certain expenses in the nature of the cost of superintendence and office expenses and overhead, such as mentioned hereinbefore, are a natural consequence arising from the act complained of in this instance. Undoubtedly the cost which is involved in connection with the repair of injuries, as here incurred, is more than that of the physical labour of the repairmen who expended time and labour in actually repairing or replacing the broken poles or wires. In the very nature of a business such as that of the respondent there must be certain preliminaries and superintendence involved which, in turn, involve the cost of clerks and stenographers. I am unable to hold that such costs are so remote from the damage as to fall within the category of costs that cannot be allowed as compensation.

There might be some real question if an attempt were made to collect a percentage of general costs of management. That overhead costs are a proper subject for inclusion in compensation has been well recognized, as illustrated by the decision of the Exchequer Court of Canada in *The King v. Petite*, [1933] Ex. C.R. 186. In this last-named report Angers J. reviewed a number of Admiralty cases and other authorities wherein an additional sum for overhead was allowed. [Underlining added.]

In *C.P.R. v. Can. Freightways Ltd. and O'Bray* (1962), 39 W.W.R. 191 (B.C.C.A.) the plaintiffs' claim for overhead was dismissed on the ground that it had not been adequately proven. At the same time

clure, de toute façon, des frais généraux les montants relatifs à la gestion générale. Quant à l'avocat des défendeurs, il me semble que son argumentation touchait en partie ces aspects des frais généraux réclamés mais qu'elle s'appuyait également sur des questions plus fondamentales. L'avocat prétend que la demanderesse doit prouver un lien de causalité direct entre chacun des éléments des frais généraux réclamés et les dommages causés par l'accident. Selon lui, ce lien doit être assez étroit pour qu'il soit possible de faire la preuve que le montant des frais généraux payables par la demanderesse a augmenté en raison de l'accident.

J'estime nécessaire d'examiner d'abord la jurisprudence. Il est clair que les frais généraux peuvent être recouverts au titre des dépenses engagées par une partie demanderesse en raison du préjudice qu'elle a subi. Dans l'arrêt *Hydro-Electric Power Commission of Ontario v. Mather et al.*, [1954] O.W.N. 382 (C.A.), on peut lire, à la page 383:

[TRADUCTION] C'est un principe bien établi que seuls les dommages-intérêts qui découlent naturellement de l'acte reproché peuvent être recouverts. À mon avis, il est incontestable que certaines dépenses de la nature des frais de surveillance, des frais de bureau et des frais généraux, telles celles mentionnées précédemment, découlent naturellement de l'acte reproché en l'espèce. Il n'y a pas l'ombre d'un doute que le coût lié à la réparation d'un préjudice, notamment en l'espèce, ne se limite pas au travail physique du réparateur qui a consacré du temps et des efforts à la réparation ou au remplacement effectif des poteaux et des câbles endommagés. En raison de la nature même d'une entreprise comparable à celle de l'intimée, une certaine préparation et une certaine surveillance sont nécessaires et elles entraînent, à leur tour, des frais de commis et de sténographes. Je ne peux conclure que ces coûts sont éloignés des dommages au point d'appartenir à la catégorie des coûts qui ne peuvent pas donner lieu à une indemnisation.

Une véritable question pourrait se poser si la demanderesse essayait de percevoir un pourcentage de ses frais de gestion générale. Il est bien établi que les frais généraux peuvent à juste titre être inclus dans l'indemnité accordée, comme l'illustre la décision de la Cour de l'Échiquier du Canada dans l'affaire *The King v. Petite*, [1933] R.C.É. 186. Dans cette décision, le juge Angers a passé en revue un certain nombre de causes en droit maritime et d'autres affaires dans lesquelles une somme additionnelle a été accordée au titre des frais généraux. [Non souligné dans le texte original.]

Dans l'affaire *C.P.R. v. Can. Freightways Ltd. and O'Bray* (1962), 39 W.W.R. 191 (C.A.C.-B.), la demande de la demanderesse relativement aux frais généraux a été rejetée au motif qu'elle n'avait pas été

Mr. Justice Norris, after referring to the decision in the *Hydro-Electric Power Commission* case and noting that all that was required was that a “reasonable foundation” be shown for the percentages added for overhead, continued, at page 197:

It must be remembered that the operations of the appellant are those of a transcontinental railway and are extremely far-flung, complex and diverse in their nature and doubtless its system of accounting is equally complex. The learned trial judge seems to have considered in his judgment, in his references throughout to the large amount of the claim, to the salaries of high officials of the appellant company and telephone charges, that the damages were required to be estimated on the basis of evidence as to the actual cost of the particular items involved without a consideration of such items as overhead charges. He refers to the burden on the appellant to mitigate its damages, which of course is correct, but that consideration does not, it seems to me, arise in this case. The question is purely and simply as to whether or not the appellant discharged the burden of proof on it to demonstrate its loss, whether by proving a system of cost-accounting and damages on the basis of a proportion of overall cost applied to the particular loss in this case, or otherwise. [Underlining added.]

In *Bell Telephone Co. of Canada v. Montreal Dual Mixed Concrete Ltd. & Highway Paving Co.* (1959), 23 D.L.R. (2d) 346 (Que. C.A.) the following was said about the claim for overhead [at page 348]:

These percentages according to Hewitt represent actual expense to appellant and are charged on direct labour according to recognized accounting practice, the general principles of which were accepted by counsel for respondents at trial. It is no argument that the expenses would have been incurred regardless of this particular operation. The total productiveness [sic] of any industrial enterprise is based on the effectiveness of its first line operatives. If they are engaged on repairing damage they cannot do their work. To disregard these indirect items is to penalize the appellant and refuse to indemnify it for its full loss sustained. The evidence is that there is no amount included for profit in these figures. [Underlining added.]

In *British Columbia Hydro and Power Authority v. Marathon Realty Co.* (1992), 89 D.L.R. (4th) 419 (B.C.C.A.) the following was said with respect to the overhead claimed in that case [at pages 424-425]:

établie par une preuve suffisante. À cette occasion, après s’être référé à la décision *Hydro-Electric Power Commission* et avoir affirmé qu’il suffisait d’établir que l’ajout des pourcentages relatifs aux frais généraux reposait sur un [TRADUCTION] «fondement raisonnable», M. le juge Norris a poursuivi en déclarant, à la page 197:

[TRADUCTION] Il faut se rappeler que les activités de l’appelant consistent à exploiter un chemin de fer transcontinental; elles sont extrêmement étendues, complexes et diversifiées et il ne fait aucun doute que son système comptable est aussi complexe. Le juge de première instance semble avoir estimé, en faisant abondamment allusion au montant élevé de la demande, aux salaires des cadres supérieurs de la société appelante et aux frais de téléphone, que les dommages-intérêts devaient être évalués en fonction de la preuve du coût réel de chaque élément visé sans égard à des éléments comme les frais généraux. Il a mentionné le fardeau qui incombait à l’appelante d’atténuer ses dommages, ce qui est évidemment juste, mais je ne pense pas que cette question se pose dans les circonstances. La question à trancher est purement et simplement celle de savoir si oui ou non l’appelante s’est déchargée du fardeau qui lui incombait d’établir sa perte, de quelque façon que ce soit, notamment en faisant la preuve d’un système de comptabilité analytique et des dommages subis, par l’application d’une proportion des frais généraux à la perte en cause. [Non souligné dans le texte original.]

Dans l’arrêt *Bell Telephone Co. of Canada v. Montreal Dual Mixed Concrete Ltd. & Highway Paving Co.* (1959), 23 D.L.R. (2d) 346 (C.A. Qué.), on peut lire ce qui suit concernant la demande relative aux frais généraux [à la page 348]:

[TRADUCTION] Selon M. Hewitt, ces pourcentages représentent la dépense réellement engagée par l’appelante et sont appliqués à la main-d’œuvre directe en conformité avec la pratique comptable reconnue, dont les principes généraux ont été acceptés par l’avocat des intimés lors du procès. On ne peut faire valoir que ces dépenses auraient été engagées indépendamment de ces activités particulières. La productivité totale de toute entreprise industrielle est fondée sur l’efficacité de ses travailleurs de première ligne. Si on les affecte à la réparation de dommages, ils ne peuvent pas faire leur travail. En ne tenant pas compte de ces éléments indirects, on pénaliserait l’appelante et on refuserait de l’indemniser intégralement pour la perte qu’elle a subie. La preuve démontre que ces chiffres ne comprennent aucun montant au titre des profits. [Non souligné dans le texte original.]

Voici un passage de la décision *British Columbia Hydro and Power Authority v. Marathon Realty Co.* (1992), 89 D.L.R. (4th) 419 (C.A.C.-B.) [aux pages 424 et 425] concernant la demande relative aux frais généraux:

The evidence in this case goes much further than that in *Canadian Pacific R. Co. v. Canadian Freightways*. Here a witness, who was knowledgeable, calculated the loss and explained how he calculated it. He conceded that some of the figures were arbitrary and that sometimes the rules changed within Hydro and that sometimes the amounts that Hydro charged as overhead were high. He also gave evidence, and this was the evidence missing in the *Canadian Pacific* case, that overall the amount claimed was only nominal, that the expenses incurred were far in excess of those claimed in the statement prepared by him. He said that the amounts claimed were insufficient to fully compensate Hydro for its indirect cost.

In my view, what we have here is a case in which it is quite impossible to calculate the loss with great precision. Nor can we calculate the cost of each item. It might not be impossible but it would be unreasonable to spend the court's time valuing each letter, each phone call, each intervention by a Hydro person.

This is not a case of there not being proof of a loss. There is proof of a loss but it is one that is difficult to quantify.

I think it is necessary to calculate overhead. It is not practical to calculate different amounts for different tasks. That would have to be done and was done by the witness. There is bound to be an element of arbitrariness. It is inescapable.

There was evidence that made it clear that there was a significant loss. In view of the trial judge's conclusion, I accept that the amount claimed may exceed the actual loss, notwithstanding the evidence to the contrary. The amount claimed was something in excess of 12% of the whole of the job made up, of course, of various percentages applicable to various parts.

I would allow the appeal in this regard and increase the plaintiff's award by allowing 10% for overhead. [Underlining added.]

See also *Miller Dredging Ltd. v. Dorothy MacKenzie (The)* (Supreme Court of British Columbia, C914695, January 27, 1993), [[1993] B.C.J. No. 153 (Q.L.)] at pages 16-18 of that unreported decision. I was informed that this decision is under appeal.

In the present case, the plaintiff claims overhead in relation to three types of activity all of which were occasioned by the accident and consequent closure of the bridge: the extra miles which the plaintiff's trains

[TRADUCTION] La preuve produite en l'espèce est plus complète que celle déposée dans l'affaire *Canadian Pacific R. Co. v. Canadian Freightways*. Un témoin, dont les connaissances sont très étendues, a calculé la perte et nous a expliqué comment il a effectué ses calculs. Il a admis que certains chiffres étaient fixés de façon arbitraire, que certaines règles changeaient parfois au sein même de l'Hydro et qu'il arrivait que les montants exigés par l'Hydro au titre des frais généraux soient élevés. Il a aussi fait la preuve, et c'est cette preuve qui manquait dans l'affaire *Canadian Pacific*, que le montant réclamé était seulement symbolique dans l'ensemble et que les dépenses engagées étaient de beaucoup supérieures à celles réclamées dans l'état qu'il avait préparé. Il a affirmé que les montants demandés ne suffiraient pas à indemniser intégralement l'Hydro de ses coûts indirects.

À mon avis, dans la situation dont le tribunal est saisi, il est pratiquement impossible de calculer la perte avec une très grande précision. Le coût de chaque élément ne peut pas non plus être calculé. Il ne serait pas impossible mais déraisonnable que la Cour consacre du temps à l'évaluation de chaque lettre, de chaque appel téléphonique, de chaque intervention faite par un représentant de l'Hydro.

Il ne s'agit pas d'un cas où la perte n'a pas été prouvée. La perte a été établie en preuve, mais elle est difficile à quantifier.

Je crois qu'il est nécessaire de calculer les frais généraux. Il ne convient pas de calculer différents montants pour différentes tâches. C'est au témoin qu'il reviendrait de le faire et le témoin l'a fait en l'espèce. Il doit nécessairement exister une part d'arbitraire. C'est inévitable.

Des éléments de preuve ont clairement établi qu'une perte importante avait été subie. Compte tenu de la conclusion du juge de première instance, je reconnais que le montant réclamé est peut-être supérieur à la perte réelle, malgré la preuve visant à établir que ce n'est pas le cas. La demande s'élève à plus de 12 p. 100 de l'ensemble du travail et a été calculée, bien sûr, à partir de différents pourcentages applicables à différents éléments.

J'accueillerais l'appel à cet égard et j'augmenterais la somme accordée à la demanderesse en lui attribuant 10 p. 100 au titre des frais généraux. [Non souligné dans le texte original.]

Voir également la décision non publiée *Miller Dredging Ltd. v. Dorothy MacKenzie (The)* (Cour suprême de la Colombie-Britannique, C914695, le 27 janvier 1993) [[1993] B.C.J. No. 153 (Q.L.)], aux pages 16 à 18. Selon les renseignements que j'ai obtenus, cette décision a été portée en appel.

Dans la cause que la Cour est appelée à trancher, la demanderesse réclame des frais généraux relativement à trois types d'activités qui découlent tous de l'accident et de la fermeture du pont: la distance addi-

were required to travel as a result of the detours and rerouting; the additional construction required of temporary repair facilities and related services; additional construction, repair or maintenance of tracks and roadways. The overhead with respect to the first is included by the plaintiff in its calculation of net train costs. That with respect to the second relates to the extra activities undertaken by what the plaintiff calls its equipment department. That with respect to the third relates to the extra activities undertaken by what the plaintiff calls its engineering department. The overhead relating to the three functions is not duplicated as among them.

The overhead with respect to operating the trains for longer distances is calculated in a different fashion from that relating to the equipment and engineering functions. With respect to the costs of operating a train a given distance, the plaintiff had available to it a sophisticated costing system which it had developed over the course of many years and which it used and uses for its own internal decision-making and pricing purposes. In addition, this unit costing system was and is used for regulatory purposes, e.g., branch line abandonment applications. As such, the cost allocations set out in the unit costing manual are approved by the Canadian Transport Commission (now the National Transportation Agency).

The plaintiff's costing system allocates the variable costs incurred in the operation of the railway to various output functions. What are characterized as fixed costs by the plaintiff (20-25% of total costs) are not included in the allocation system. Thus, the plaintiff had available to it a method of ascertaining the cost, including overhead, to the plaintiff of running various units (a rail car owned by the plaintiff, a rail car owned by someone else, a caboose, a diesel unit) over a mile of track. These could be determined by reference to the unit costing manual. The cost figures are updated annually on the basis of the preceding

tionnelle que les trains de la demanderesse ont dû parcourir en raison de leur détournement et de leur réacheminement; la construction additionnelle d'installations temporaires destinées aux réparations et les services connexes; la construction, la réparation ou l'entretien additionnel des voies ferrées et des chemins. Les frais généraux liés au premier type d'activités ont été intégrés par la demanderesse au calcul du prix de revient net des trains. Ceux qui sont rattachés au deuxième correspondent aux activités supplémentaires de ce que la demanderesse appelle son service du matériel. Les frais généraux qui concernent le troisième correspondent aux activités supplémentaires de ce que la demanderesse appelle son service d'ingénierie. Il n'y a aucun chevauchement entre les frais généraux relatifs à chacune de ces trois fonctions.

Les frais généraux relatifs à l'exploitation des trains sur de plus longues distances sont calculés de façon différente de ceux imputés aux fonctions du matériel et de l'ingénierie. Pour calculer le coût de l'exploitation d'un train sur une distance donnée, la demanderesse bénéficiait d'un système d'établissement du prix de revient qu'elle avait mis au point au cours des ans, et qu'elle utilisait et qu'elle utilise toujours à des fins internes pour prendre des décisions et fixer ses prix. Elle utilise aussi ce système d'établissement du prix de revient unitaire et continue de l'utiliser dans des domaines réglementés, par exemple, pour présenter une demande d'abandon de ligne secondaire. Ainsi, la ventilation des coûts prévue dans le manuel d'établissement du prix de revient unitaire est approuvée par la Commission canadienne des transports (maintenant l'Office national des transports du Canada).

Le système d'établissement du prix de revient de la demanderesse ventile les charges variables engagées pour l'exploitation du chemin de fer entre différentes fonctions de sortie. Les frais que la demanderesse qualifie de charges fixes (représentant de 20 à 25 p. 100 du coût total) ne sont pas compris dans le système de ventilation des coûts. Par conséquent, la demanderesse bénéficiait déjà d'une méthode lui permettant de déterminer le coût qu'elle devait supporter, y compris les frais généraux, pour faire voyager différentes unités (un wagon appartenant à la demanderesse, un wagon appartenant à une autre personne,

year's audited financial statements. Those calculated in 1988, which depend on the 1987 year's costs, were used for the purposes of calculating the plaintiff's claim.

The defendants agree that with respect to the train costs the plaintiff should be compensated for amounts paid as crew wages, other labour, employee benefits and what the defendants characterize as other direct costs. They do not accept the plaintiff's overhead claim (\$192,181.71). In presenting its claim for overhead, the plaintiff divided this claim into two parts: that for general management overhead (\$67,902.53) and that for "other overhead" or what is also referred to as general administrative overhead (\$124,279.18). As I understand the expert evidence of the plaintiff's witness, this is not a normal distinction made when allocating costs to a given function. In fact it is not defensible from a cost allocation point of view at all. The distinction was drawn in this case at the request of counsel for the plaintiff because of *dicta* in some of the cases concerning the lack of appropriateness of claiming general management overhead in a damage claim.

In so far as the overhead part of the claim respecting the additional equipment and engineering functions is concerned, this was assessed by first calculating the ratio of overhead costs to direct labour costs which the plaintiff normally incurs with respect to these two functions. In deriving this ratio only certain categories of overhead were included. For example, no amounts for costs incurred by the legal department, head office or financial planning functions were included. No costs respecting supervision above the regional level were included. It is clear that the selection of the overhead components which were

un wagon de queue, une locomotive à moteur diesel) sur une distance d'un mille sur la voie ferrée. Ces coûts pouvaient être fixés à l'aide du manuel d'établissement du prix de revient unitaire. Chaque montant est mis à jour annuellement en fonction des états financiers vérifiés de l'année qui précède. Pour déterminer le montant de sa demande, la demanderesse a utilisé les montants fixés en 1988 en fonction des données recueillies en 1987.

Les défendeurs conviennent que l'indemnisation de la demanderesse relativement au prix de revient de l'exploitation des trains devrait comprendre la rémunération des équipes, les autres frais de main-d'œuvre, les avantages sociaux ainsi que les montants que les défendeurs qualifient d'autres frais directs. Ils n'acceptent pas le montant réclamé par la demanderesse au titre des frais généraux (192 181,71 \$). La demanderesse a divisé sa demande relative aux frais généraux en deux parties: la première comprend les frais généraux imputables à la gestion générale (67 902,53 \$) et la deuxième les [TRADUCTION] «autres frais généraux» ou ce qu'on appelle les frais généraux imputables aux frais d'administration (124 279,18 \$). Il ressort du témoignage d'expert du témoin de la demanderesse qu'il n'est pas normal d'établir pareille distinction lorsqu'il s'agit d'imputer les coûts à une fonction donnée. En fait, elle ne se justifie aucunement sur le plan de la ventilation du prix de revient. Cette distinction a été établie en l'espèce à la demande de l'avocat de la demanderesse en raison de certaines remarques incidentes formulées dans la jurisprudence relativement à la non-pertinence des frais généraux imputables à la gestion générale dans le cadre d'une demande de dommages-intérêts.

Quant à la fraction que représentent les frais généraux sur le montant réclamé relativement aux fonctions du matériel et de l'ingénierie, la demanderesse l'a déterminée en calculant d'abord la proportion que les frais généraux représentent par rapport aux frais de main-d'œuvre directs que la demanderesse engage habituellement relativement à ces deux fonctions. Ce rapport a été établi en tenant compte uniquement de certaines catégories de frais généraux. Par exemple, aucun montant n'a été inclus au titre des frais engagés pour les fonctions du service du contentieux, du siège social ou de la planification financière. Les

taken into account in calculating this aspect of the claim are the subject of debate. One of the plaintiff's witnesses indicated that he disagreed with what had been done and would have added additional items. He noted as well that although overhead was not included with respect to supervision above the regional level or with respect to the financial planning functions of the company, there would have been costs incurred in those areas as a result of the accident. I think it is sufficient to note that the calculations with respect to the equipment and engineering functions are very conservative in so far as the items of overhead which have been included are concerned.

Once a ratio of overhead to direct labour was calculated, as described above, that ratio was applied to the direct labour costs which were incurred as a result of the accident. Again at counsel's request, a divided calculation was prepared. One part excludes items which it might be said relate to general management overhead. The other includes such overhead. The overhead claim in relation to the equipment department, if the general management components are deleted, is \$16,606; it is \$18,569 if they are included. The overhead claim in relation to the engineering department, if general management components are deleted, is \$4,320; it is \$4,692 if they are included. The claims with respect to the engineering department are low because much of the rerouting which the plaintiff did was over tracks owned by others, mainly Canadian Pacific Limited. Part of the plaintiff's own tracks therefore were not used as much as would normally have been the case. Credit for the costs saved as a result of the non-use of the plaintiff's track was taken into account in calculating the claim.

Only the plaintiff called expert opinion evidence with respect to the cost calculations which it had done for the purposes of the present case. The expert's evidence was that the plaintiff had made

frais de supervision au-delà du niveau régional ont également été exclus. Il ne fait aucun doute que le choix des éléments des frais généraux qui ont été considérés pour calculer cet aspect de la demande sont controversés. Un des témoins de la demanderesse a précisé qu'il n'approuvait pas la méthode utilisée et qu'il aurait ajouté des éléments additionnels. Il a souligné que malgré l'exclusion des frais de supervision au-delà du niveau régional ou des frais de planification financière de l'entreprise, des frais avaient effectivement été engagés relativement à ces fonctions en raison de l'accident. Il suffit selon moi de constater que les calculs relatifs aux fonctions du matériel et de l'ingénierie sont très raisonnables en ce qui a trait au choix des éléments des frais généraux qui ont été pris en compte.

Une fois calculée la proportion que représentent les frais généraux par rapport au coût de la main-d'œuvre directe, selon la méthode décrite ci-dessus, cette proportion a été appliquée aux frais de main-d'œuvre directe découlant de l'accident. Une fois de plus, l'avocat a exigé deux calculs séparés. On a exclu du premier calcul les éléments considérés comme relatifs aux frais généraux imputables à la gestion générale. On les a inclus dans le deuxième. Les frais généraux réclamés relativement au service du matériel s'élèvent à 16 606 \$ en excluant les éléments imputables à la gestion générale; ce montant passe à 18 569 \$ si on les inclut. Les frais généraux réclamés relativement au service de l'ingénierie se chiffrent à 4 320 \$, sans compter les éléments imputables à la gestion générale; ils montent à 4 692 \$ si on les inclut. Les réclamations relatives au service de l'ingénierie ne sont pas élevées car la demanderesse a réacheminé ses trains en utilisant des voies ferrées appartenant à d'autres entreprises, principalement à la Canadien Pacifique Limitée. Par conséquent, une partie des voies ferrées appartenant à la demanderesse n'ont pas été utilisées autant qu'elles l'auraient normalement été. En calculant sa demande, la demanderesse a soustrait un montant relativement aux coûts épargnés du fait qu'elle n'a pas utilisé ses propres voies ferrées.

Seule la demanderesse a fait témoigner un expert relativement au calcul des coûts effectué aux fins de l'instance. Selon le témoignage de l'expert, la demanderesse a fondé la ventilation des frais généraux sur



appropriate assumptions in allocating overheads for the purposes of its claim; the cost calculations had been done in accordance with generally accepted accounting principles and there was no element of profit therein. Mr. Elton's evidence respecting the nature of overhead is relevant:

Overheads are: "costs that are not directly traced to a given cost objective". A cost objective is "any activity for which a separate measurement of costs is desired. Examples include departments, products, territories, etc."

There is not necessarily any real distinction between a direct cost and an overhead cost. Costing is a practical activity that tries to make financial information more useful. Some enterprises try to allocate almost all costs directly to a cost objective; this is precise, but sometimes expensive and unnecessarily detailed. Other enterprises directly allocate fewer costs. This is simpler, but may lose precision. As enterprises become larger and more complex, the job of allocating costs usually becomes more difficult.

In deciding whether to allocate costs directly, enterprises therefore make a trade off. There are some costs which are almost always directly allocated, some which are rarely directly allocated, and many which vary depending on management's choice of a costing philosophy and a costing system.

Sometimes direct costs will be those relating to particular individuals e.g., hourly paid workers; sometimes they will relate to costs carried out at a particular location e.g., an off-site location. The same may apply to overhead, where e.g., head office costs may be allocated as overhead costs regardless of their nature.

In a world where an enterprise had unlimited time and resources to operate its costing system, all costs could be treated as direct costs, and there would be no overheads.

Costs are collected and aggregated at different levels in an organization. The distinction between 'direct' and 'overhead' costs may differ, depending on the level at which the distinction is made.

To a front-line supervisor in location A, his own salary or wages may be an overhead because he does not allocate portions of that salary to the different projects that his employees are working on. To do so might be burdensome, and also irrelevant.

Vice presidents responsible for all front-line operations in all locations, on the other hand, may be interested in the total costs by location, and might allocate supervisor salaries as 'direct costs' to the relevant location. However, those vice presidents would probably not try to allocate their own salaries to the separate locations.

des hypothèses appropriées pour déterminer le montant de sa demande; pour calculer ses coûts, elle a utilisé des principes comptables généralement reconnus et n'a inclus aucun élément de profit. Le témoignage de M. Elton sur la nature des frais généraux est pertinent:

[TRADUCTION] Les frais généraux sont: «les frais qui ne sont pas directement imputés à un centre de frais donné». Par centre de frais, on entend «toute activité pour laquelle une évaluation distincte des frais est souhaitable. Il s'agit par exemple de services, de produits, de territoires, etc.».

Il n'existe pas nécessairement de distinction réelle entre les frais directs et les frais généraux. L'établissement du prix de revient est une activité d'ordre pratique pour laquelle on essaie de rendre les renseignements financiers plus utiles. Certaines entreprises essaient d'imputer presque tous les frais directement à un centre de frais; cette méthode est précise, mais parfois coûteuse et inutilement détaillée. D'autres entreprises imputent directement une moins grande partie de leurs frais. Cette méthode est plus simple, mais peut-être moins précise. Plus l'entreprise est grande et complexe, plus la ventilation des coûts devient habituellement difficile.

La décision des entreprises d'imputer directement ou non certains frais repose donc sur des compromis. Certains frais sont presque toujours imputés directement alors que d'autres le sont rarement, mais la situation varie pour beaucoup selon la philosophie de l'établissement du prix de revient et le système d'établissement du prix de revient choisis par la direction.

Parfois, les frais directs sont ceux qui concernent certaines personnes en particulier, par exemple, la main-d'œuvre rémunérée à l'heure; parfois, il s'agit des frais engagés à un endroit particulier, par exemple, à un endroit séparé des installations. Cela vaut également pour les frais généraux, les frais du siège social pouvant être par exemple imputés comme des frais généraux sans égard à leur nature.

Si une entreprise pouvait consacrer du temps et des ressources illimités à son système d'établissement du prix de revient, tous les frais pourraient être traités comme des frais directs et il n'y aurait pas de frais généraux.

Les frais sont perçus et additionnés à différents niveaux dans une organisation. La distinction entre les frais directs et les frais généraux peut varier selon le niveau auquel elle est établie.

Un superviseur de première ligne qui travaille à l'établissement A peut considérer sa propre rémunération comme des frais généraux car il n'en impute pas différentes fractions à différents projets auxquels travaillent ses employés. Ce serait là une tâche ardue et inutile.

Les vices-présidents responsables de toutes les activités de première ligne de l'ensemble des établissements peuvent par contre vouloir connaître le total des frais imputables à chaque établissement et il se peut qu'ils imputent la rémunération des superviseurs comme des frais directs à chaque établissement. Toutefois, ces vices-présidents n'essaieront probablement pas

It follows from the above that: the description of a cost as 'overhead' is to some extent arbitrary.

I have explained in Section 3 above that overhead costs are not different in nature from any other costs. They have been accounted for in a different way, and that is why they appear different to someone who is not familiar with accounting practices.

When talking about the 'cost' of something, it is normal to use the full costs, i.e., including overhead.

Cost can be defined as "a sacrifice made for goods or services. May take the form of an outlay cost or an opportunity". An outlay cost is a cash disbursement. An opportunity cost, in this context, can mean that if people did not have to spend time on dealing with the effects of the disruption which is the subject of this case, then they would be doing other things that would be valuable to CN. [Subheadings, paragraph numbers and footnotes omitted.]

In my view, the defendants' argument that only items of overhead which increase as a result of the accident should be included in the claim is not supported by either the jurisprudence, the expert evidence or common sense. It is trite law that the purpose of an award of damages is to try to put the plaintiff in the position it would have been in had the accident not occurred: *restitutio in integrum*. It is obvious that in the case of an accident of the type which occurred in this case that employees of the company, other than those who are called first-line operatives, would necessarily have to spend time coping with the disruption which was caused to the plaintiff's normal business activities. The company's resources both personnel and material (property) would be used for this purpose.

As a result of the accident and the closure of the bridge detours had to be arranged, in part using Canadian Pacific tracks. Trains which would otherwise have been marshalled near Vancouver at Thornton Yard had to be marshalled in Edmonton. Trains had to be fully serviced in Kamloops instead of in Vancouver. Temporary repair and serving facilities had to be built at Lynn Creek. This included the construction of at least one temporary crossing. Several different

de ventiler leur propre rémunération entre chaque établissement.

Il ressort des remarques qui précèdent qu'il y a une certaine part d'arbitraire dans la qualification de certains frais comme des «frais généraux».

Dans la partie 3, ci-dessus, j'ai expliqué que les frais généraux ne sont pas différents quant à leur nature des autres frais. Ils ont été comptabilisés de façon différente et c'est pourquoi ils peuvent sembler différents aux personnes qui ne connaissent pas bien les pratiques comptables.

Lorsqu'on parle du «prix de revient» de quelque chose, il est normal qu'on utilise le coût total, y compris les frais généraux.

Le prix de revient peut être défini comme «le sacrifice consenti pour des biens ou des services. Il peut prendre la forme d'une dépense ou d'un manque à gagner». Une dépense correspond à une sortie d'argent. Dans la situation qui nous intéresse, on pourrait parler d'un manque à gagner pour désigner le fait que les personnes qui ont dû consacrer du temps aux conséquences des problèmes à l'origine de l'instance auraient autrement accompli des tâches qui auraient eu une certaine valeur pour le CN. [Les sous-titres, les numéros de paragraphe et les notes de bas de page ont été omis.]

À mon avis, l'argument des défendeurs selon lequel seuls les éléments des frais généraux qui ont augmenté en raison de l'accident devraient être inclus dans la demande ne peut s'appuyer ni sur la jurisprudence, ni sur le témoignage de l'expert ni sur le simple bon sens. Il va de soi que l'octroi de dommages-intérêts vise à rétablir la demanderesse dans la situation où elle se trouverait si l'accident n'était pas survenu: c'est le principe de la *restitutio in integrum*. Il est bien évident que, dans le cas d'un accident comme celui qui s'est produit en l'espèce, les employés de l'entreprise qui ne sont pas des travailleurs de première ligne doivent nécessairement consacrer du temps aux problèmes découlant de la perturbation des activités commerciales normales de la demanderesse. L'entreprise doit y affecter à la fois des ressources humaines et des ressources matérielles.

À la suite de l'accident et de la fermeture du pont, il a fallu détourner le trafic ferroviaire en utilisant notamment la voie ferrée de Canadien Pacifique. Les trains qui auraient normalement été formés près de Vancouver à la cour de triage de Thornton ont dû être formés à Edmonton. L'entretien des trains s'est fait à Kamloops plutôt qu'à Vancouver. Il a fallu construire des installations temporaires à Lynn Creek pour la réparation et l'entretien des trains. Ces travaux ont

detour routes were used depending on the nature of the train and its ultimate destination. Some trains had to be sent first to Thornton Yard and then back track to cross the Fraser River *via* the Canadian Pacific bridge at Mission/Matsqui. Carmen and crews which normally worked out of Thornton Yard had to travel to other locations. Prior to the accident the plaintiff used the New Westminster Railway Bridge for thirty-two trains per day. During the period the bridge was closed, Canadian Pacific was able to accommodate no more than 18 and on one occasion only nine trains per day across the Mission/Matsqui bridge. As a result of the bridge closure the plaintiff used significantly more manpower and equipment to move substantially less cargo. It is admitted that revenue was therefore lost, although the claim is not for lost profits, and trains were delayed.

It is clear that arranging for and supervising the detours and related activities would involve more than the direct costs which the defendants agree should be paid. One can think for example of management time, clerical staff time, changes needed to computer programs, data processing charges, telephone services and the myriad of other items which make up an overhead claim.

Counsel for the defendants argues that each employee who spent any time on any matter related to the accident should have made a note of that (much as lawyers keep a docket). I note that this argument is not premised on the position that the expenses are not properly claimed but merely that they have not been proven. It is not practical for such a detailed recording system to be kept. The whole purpose of claiming overhead is to try to assess those expenses which individually may be very small and which in Mr. Elton's words "are not directly traced to a given costs objective." They nevertheless are very real costs incurred by the plaintiff in relation to the activities in question.

entraîné la construction d'au moins un passage à niveau temporaire. Les trains ont été détournés sur plusieurs parcours différents selon leur nature et leur destination finale. Certains ont d'abord été envoyés à la cour de triage de Thornton avant de revenir traverser le fleuve Fraser en utilisant le pont du Canadien Pacifique entre Mission et Matsqui. Les wagonniers et les équipes qui travaillent normalement à la cour de triage de Thornton ont dû se rendre à d'autres endroits. Avant l'accident, 32 trains de la demanderesse traversaient chaque jour le New Westminster Railway Bridge. Pendant la fermeture du pont, au plus 18 de ses trains, et seulement neuf à une occasion, ont pu utiliser le pont du Canadien Pacifique entre Mission et Matsqui. La fermeture du pont a obligé la demanderesse à utiliser beaucoup plus de main-d'œuvre et de matériel pour transporter beaucoup moins de marchandises. Il est admis que cette situation a entraîné une perte de revenus, bien que la demande ne vise pas la perte de bénéfices, et un retard des trains.

Il est clair que l'organisation et la surveillance des nouveaux parcours ainsi que les activités complexes ont entraîné des frais supérieurs aux frais directs que les défendeurs reconnaissent comme recouvrables. On peut songer, par exemple, au travail des gestionnaires et du personnel administratif, aux changements apportés aux programmes informatiques, aux frais de traitement des données, aux services téléphoniques et à la multitude des autres éléments qui font partie d'une demande de frais généraux.

L'avocat des défendeurs prétend que chaque employé qui a consacré du temps à une question soulevée par l'accident devrait l'avoir noté (de la même façon que les avocats consignent l'utilisation de leur temps). Soulignons que cet argument se fonde non pas sur la prétention que ces dépenses ne peuvent pas être réclamées mais sur celle qu'elles n'ont pas été prouvées. Il est peu pratique de tenir un registre aussi détaillé. La demande relative aux frais généraux oblige justement à évaluer les frais qui peuvent, séparément, représenter des montants minimes et qui, selon les termes mêmes de M. Elton, «ne sont pas directement imputés à un centre de frais donné». Il s'agit néanmoins de frais réellement engagés par la demanderesse pour les activités visées.

If counsel for the defendants' argument is correct, that only those items of overhead can be claimed which are demonstrated to have increased as a result of the accident, then the plaintiff would not be adequately compensated. No compensation would be awarded for the time and material resources of the company which were diverted from the normal business objectives of the company in order to cope with the results of the accident. If counsel's argument is correct then overhead is not a proper head of damage. The jurisprudence has established otherwise.

Counsel for the defendants' argument relies on the decision in *Diversified Products Corp. v. Tye-Sil Corp.* (1990), 32 C.P.R. (3d) 385 (F.C.T.D.). In that case, it was held that in assessing costs, the incremental accounting method was more appropriate than the full absorption method. I note, first of all, that the plaintiff's expert gave evidence that the incremental method does not reflect all the costs relating to a specific function. At the same time he gave evidence that it was the only appropriate method for assessing an increase or decrease in profits. I do not think the *Diversified Products* case is relevant to the present situation. In that case, while costs were being assessed this was only for the purpose of determining what additional profits had been made by the defendant as a result of selling products which infringed the plaintiff's patent. The question was not what was the cost of one specific unit of production in relation to the defendant's business as a whole. In so far as the cost of any given unit of production may be lower as a result of more units being produced, there is no reason that an infringer should get the benefit of that advantage when an accounting of profits arising out of the infringement is being assessed. In the present case the question does not relate to profits at all. The exercise is designed to determine as closely as reasonably possible the total cost to the plaintiff which was occasioned by the accident. I accept the plaintiff's argument that the full absorption method of accounting is more appropriate for that purpose.

Si l'on acceptait l'argument des défendeurs portant que seuls les éléments des frais généraux dont l'augmentation découlant de l'accident a pu être établie peuvent être réclamés par la demanderesse, celle-ci ne serait pas indemnisée de façon adéquate. Elle ne recevrait aucune indemnité relativement aux ressources matérielles et au temps qu'elle n'a pas pu utiliser pour poursuivre ses activités commerciales habituelles du fait qu'elle a dû faire face aux conséquences de l'accident. Si l'argument de l'avocat était fondé, les frais généraux ne constitueraient pas un chef de dommages admissible. La jurisprudence en a décidé autrement.

L'argument de l'avocat des défendeurs repose sur la décision *Diversified Products Corp. c. Tye-Sil Corp.* (1990), 32 C.P.R. (3d) 385 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.). Dans cette affaire, le tribunal a décidé que, pour l'évaluation du prix de revient, la méthode du coût différentiel convenait mieux que la méthode du coût complet. Je constate que l'expert de la demanderesse a expliqué dans son témoignage que la méthode du coût différentiel ne reflète pas tous les frais liés à une fonction particulière. Son témoignage établit en outre que cette méthode est la seule qui convienne à l'évaluation de l'augmentation ou de la diminution des bénéfices. Je ne pense pas que la décision *Diversified Products* soit pertinente en l'espèce. Dans cette affaire, le prix de revient a été évalué uniquement aux fins de déterminer quels étaient les bénéfices additionnels réalisés par la défenderesse du fait qu'elle avait vendu des produits qui violaient le brevet de la demanderesse. Il ne s'agissait pas de déterminer le prix de revient d'une unité de production particulière par rapport à l'ensemble de l'entreprise de la défenderesse. L'augmentation du nombre d'unités produites peut entraîner une diminution du prix de revient d'une unité de production donnée, mais rien ne justifie que la personne qui viole un brevet tire partie de cet avantage lorsqu'on évalue les bénéfices découlant de la violation du brevet. En l'espèce, la question à trancher n'a aucun rapport avec les bénéfices. Il s'agit de déterminer avec le plus d'exactitude possible le total des coûts que la demanderesse a dû supporter en raison de l'accident. Je suis d'accord avec la demanderesse pour dire que la méthode du coût complet convient mieux à la poursuite de cet objectif.

Another way in which the defendants frame their argument, as I understand it, is that some of the components of the overhead claim, although characterized by the plaintiff as long term variable costs, are closer to fixed costs and therefore should not be taken into account in computing the overhead claim. For example, an amount attributable to municipal taxes or office furniture, however small, should not be included because these items of expense would not vary as a result of the detours and rerouting of the trains.

I think the plaintiff's expert witness has successfully answered that argument. While the costs may be fixed in the sense that they do not increase as a result of the accident that does not mean that some, albeit small, portion was not a cost incurred by the plaintiff as a result of the accident. To the extent that the plaintiff had to divert resources away from its normal business activities, a cost was incurred. To the extent that overhead costs such as amounts paid for municipal taxes or office furniture were supporting the plaintiff's extraordinary activities, coping with the results of the accident, rather than supporting its normal business activities, they are part of the costs which the plaintiff incurred as a result of the accident.

The defendants note that in the Canadian Transport Commission schedule dated March 1976 which was being used in 1987, it was provided that overhead of approximately 50% should be added to expenses claimed for work done by the railway company. In the present case the overhead which is included as part of net train costs amounts to 69% and those respecting the equipment and engineering functions are higher. The evidence indicates however that the percentage specified in the 1976 schedule was not based on full cost recovery. That schedule has since been revised and now specifies that the appropriate percentage for overhead is above 100 percent. None of the overheads claimed by the plaintiff exceed that amount.

Si je comprends bien la plaidoirie des défendeurs, ils prétendent en outre que certains éléments des frais généraux réclamés, qualifiés de charges variables à long terme par la demanderesse, ressembleraient plutôt à des charges fixes et ne devraient donc pas être pris en compte pour le calcul des frais généraux. Par exemple, aucun montant imputable aux impôts municipaux ou à l'ameublement de bureau, si petit soit-il, ne devrait être inclus étant donné que ces éléments des dépenses ne peuvent pas varier en conséquence du détournement et du réacheminement des trains.

J'estime que l'expert qui a témoigné pour la demanderesse a bien réfuté cet argument. Bien que ces charges soient fixes, en ce qu'elles n'augmentent pas du fait de l'accident, cela ne signifie pas qu'une portion de ces frais, assez petite en fait, ne constitue pas un coût supporté par la demanderesse du fait de l'accident. Dans la mesure où la demanderesse a dû réaffecter des ressources normalement consacrées à ses activités commerciales, il en est résulté un certain coût. Dans la mesure où des frais généraux, tels les montants versés au titre des impôts municipaux ou de l'ameublement de bureau, ont permis à la demanderesse d'exercer ses activités inhabituelles pour faire face aux conséquences de l'accident plutôt que d'exercer ses activités commerciales habituelles, ils font partie des coûts que la demanderesse a dû supporter du fait de l'accident.

Les défendeurs soulignent que, selon le tarif de la Commission canadienne des transports daté de mars 1976 qui a été utilisé en 1987, des frais généraux d'environ 50 p. 100 devaient être ajoutés aux dépenses réclamées pour les travaux effectués par une société de chemins de fer. En l'espèce, les frais généraux qui ont été inclus dans le coût net d'exploitation des trains s'élèvent à 69 p. 100 et ceux qui concernent les fonctions du matériel et de l'ingénierie sont plus élevés. La preuve démontre toutefois que le pourcentage fixé dans le tarif de 1976 n'était pas fondé sur le recouvrement du coût complet. Ce tarif a depuis été révisé et fixe maintenant le pourcentage qu'il convient d'ajouter pour les frais généraux à plus de 100 p. 100. Aucun des montants réclamés au titre des frais généraux par la demanderesse ne dépasse ce pourcentage.

What, then, of the division which has been made between general management overhead and other overhead? Counsel for the plaintiff requested that such distinction be made with the expectation that this would be the focus of the defendants' argument. As I have noted, the argument put forward by counsel for the defendants was more fundamentally based and he did not dwell on this distinction. At the same time, that issue must be dealt with as a result of the comments in some cases, for example, that in the *Hydro-Electric Power Commission* decision, *supra*. It was suggested in that case that there might be some question as to whether general management overhead was properly recoverable. I note, first of all, that the comments respecting general management overhead in the cases cited to me are *dicta*. Secondly, the expert evidence before me was that the distinction in question is arbitrary and not particularly defensible from a cost analysis point of view. The defendants called no evidence to refute this nor to in any way criticize the choice of items which was made as components of the overhead claimed by the plaintiff. Lastly, the statements in the jurisprudence suggesting that general management overhead may not be compensable conflicts with the suggestion, also found in the jurisprudence, that one way of approaching the question of overhead is to consider what would have been paid to a third party to fulfil the tasks which the plaintiff was required to undertake, or voluntarily undertook, as a result of the accident. In such a case, the third party's profits are not to be included but the costs which would be borne by that third party would necessarily include overhead.

It is necessary to turn to one other comment which occurs in many of the decisions which were cited to me, that is the remarks of Mr. Justice Masten in *Hi-Speed Tools Limited v. Empire Tool Works* (1923), 25 O.W.N. 172. The comment in question was made in reference to a contract claim although Mr. Justice Hope adopted them, in the *Hydro-Electric Power Commission* case (*supra*) [at page 384], as appropriate to a claim for damages in a tort action. The comments are:

Qu'advient-il de la distinction établie entre les frais généraux imputables à la gestion générale et les autres frais généraux ? L'avocat de la demanderesse a exigé qu'on établisse cette distinction car il s'attendait que les défendeurs axent leur plaidoirie sur cet élément. Comme je l'ai déjà mentionné, la plaidoirie de l'avocat des défendeurs touchait des aspects plus fondamentaux et ne reposait pas sur cette distinction. Il faut pourtant trancher cette question compte tenu des remarques formulées dans certaines décisions, par exemple, dans l'affaire *Hydro-Electric Power Commission*, *supra*. Cette décision laisse entendre qu'il n'est pas clair que les frais généraux imputables à la gestion générale peuvent être recouverts. Précisons d'abord que les remarques formulées à l'égard des frais généraux imputables à la gestion générale dans les jugements qui ont été portés à mon attention sont des remarques incidentes. En outre, l'expert dont j'ai entendu le témoignage a affirmé que cette distinction est arbitraire et difficile à justifier du point de vue de l'analyse des coûts. Les défendeurs n'ont pas produit de preuve pour réfuter cette affirmation ni pour critiquer de quelque façon que ce soit le choix des éléments inclus dans les frais généraux réclamés par la demanderesse. Enfin, les déclarations qu'on trouve dans la jurisprudence et qui peuvent laisser entendre que les frais généraux imputables à la gestion générale ne donnent peut-être pas lieu à une indemnisation sont incompatibles avec l'hypothèse, également formulée dans la jurisprudence, selon laquelle il faut examiner les frais généraux en se demandant quel montant aurait été versé à un tiers pour qu'il accomplisse les tâches que la demanderesse a été forcée d'accomplir ou a volontairement accomplies du fait de l'accident. Dans ce cas, les bénéfices du tiers ne peuvent pas être inclus, mais les coûts qu'il supporte comprennent nécessairement des frais généraux.

Il y a maintenant lieu de se prononcer sur d'autres remarques qu'on retrouve dans bon nombre de décisions qui ont été portées à mon attention, soit celles formulées par M. le juge Masten dans l'affaire *Hi-Speed Tools Limited v. Empire Tool Works* (1923), 25 O.W.N. 172. Ces remarques ont été faites en rapport avec une demande contractuelle, mais M. le juge Hope les a reprises, dans l'affaire *Hydro-Electric Power Commission* (*supra*) [à la page 384], les jugeant appropriées dans le contexte d'une demande

"Overhead' was undoubtedly a proper part of the plaintiffs' claim, payment being on a 'cost plus' basis; but the items of overhead chargeable against the defendants in such a case are not all the items which the fancy of an accountant may place under that heading, varying with different systems of accounting; only such items as under the contract bear some definite relation to the particular work to be performed by the plaintiffs for the defendants should be allowed—they could not be ascertained by an estimated or customary percentage on the annual turn-over of the business. The onus was on the plaintiffs to establish the claim; and, unless the overhead expense claimed was shown to have some relation to the fulfilment of the contract, it could not be charged against the defendants."

This, in my opinion, is the common-sense approach to the problem and one which leaves the onus of proof in all cases upon the plaintiff, the proof to be to the satisfaction of the trial judge in the particular circumstances of the case.

With respect, I am not convinced that too much importance should be placed on the statement that "the items of overhead chargeable against the defendants in such a case are not all the items which the fancy of an accountant may place under that heading". The issue in the *Hi-Speed Tools* case related to the interpretation of a contract. The issue under consideration was the intention of the parties when they entered into the 'cost plus' contract. Despite the fact that it was stated in the *Hydro-Electric Power Commission* decision that similar consideration applied to the case of a contract and in the case of a tort, I think it has to be kept in mind that assessing the intention of the parties with respect to a particular term of a contract is different from determining the costs incurred by a plaintiff as a result of damages caused to it as a result of a tort.

It may very well be that different approaches to overhead are required in different cases. I think it sufficient for present purposes, to say that I have been persuaded that in the circumstances of the present case the claims for overhead, including that described as relating to general management, have been shown to be part of the cost incurred by the plaintiff as a result

de dommages-intérêts en matière délictuelle. Voici ces remarques:

[TRADUCTION] «Les «frais généraux» constituent indéniablement un élément admissible de la demande des demandeurs, le paiement devant être effectué sur la base du prix coûtant majoré; par contre, les éléments des frais généraux qui peuvent être recouverts des défendeurs en pareil cas ne comprennent pas tous les éléments qu'un comptable peut, suivant sa fantaisie, placer dans cette catégorie et qui varieraient en fonction du système comptable utilisé; seuls les éléments qui ont, en vertu du contrat, un lien quelconque défini avec les travaux particuliers que les demandeurs doivent exécuter pour les défendeurs sont admissibles—ils ne peuvent pas être établis par l'application d'un pourcentage estimatif ou habituel au chiffre d'affaires de l'entreprise. Les demandeurs étaient tenus d'établir le bien-fondé de leur demande; à moins de démontrer que les frais généraux réclamés avaient un rapport avec l'exécution du contrat, ils ne pouvaient en exiger le paiement des défendeurs».

Cette façon d'aborder le problème tient, à mon avis, du simple bon sens et continue d'imposer le fardeau de la preuve, dans tous les cas, à la partie demanderesse, qui doit convaincre le juge du procès du bien-fondé de sa demande en tenant compte des circonstances particulières de l'espèce.

Je ne suis pas convaincue qu'il y a lieu d'accorder beaucoup d'importance à l'affirmation selon laquelle «les éléments des frais généraux qui peuvent être recouverts des défendeurs en pareil cas ne comprennent pas tous les éléments qu'un comptable peut, suivant sa fantaisie, placer dans cette catégorie». La question en litige dans l'affaire *Hi-Speed Tools* concernait l'interprétation d'un contrat. Il s'agissait d'examiner l'intention des parties au moment où elles ont passé le contrat sur la base du «prix coûtant majoré». Bien que le tribunal ait affirmé, dans l'affaire *Hydro-Electric Power Commission*, qu'un raisonnement semblable s'appliquait en matière contractuelle et en matière délictuelle, j'estime qu'il faut se rappeler que la question de l'intention des parties relativement à une stipulation particulière d'un contrat est bien différente de celle des frais engagés par un demandeur en raison du préjudice que lui a causé un délit.

Il se peut fort bien qu'il y ait lieu d'aborder différemment la question des frais généraux dans des situations différentes. Selon moi, il me suffit en l'espèce d'affirmer que je suis convaincue, compte tenu des circonstances, qu'il a été démontré que les frais généraux réclamés, y compris ceux qui ont été désignés comme imputables à la gestion générale,

of the accident and have been demonstrated to be reasonable.

### Compound or Simple Interest

The main issue relating to whether compound or simple interest should be awarded is whether or not that matter has already been decided by this Court. The action in this case was started in March of 1988. In June of 1988, Mr. Justice Collier issued an order consolidating several actions and setting parameters for the completion of a number of pre-trial proceedings. That order reads in part:

The actions (save and except issues relating to the quantification of damages) shall be tried together in such manner as the trial judge may direct.

The assessment of damages shall be deferred pending further order governing examinations for discovery, expert witnesses and trial in respect thereof. [Underlining added.]

On April 14, 1989, Mr Justice Addy, as has been noted, dealt with the issue of liability and rendered a judgment stating, in part, that "the plaintiff [shall] recover against the defendants . . . its damages to be assessed for its operational costs incurred by reasons of the collision with the Westminster Railway Bridge". In early 1990, the successful defendants were apparently pressing for some resolution with respect to the costs they had incurred in defending the action. This led the plaintiff to bring a motion before the Court requesting an order that the unsuccessful defendants pay the costs of the successful defendants and that the plaintiff recover its costs from the unsuccessful defendants. The motion reads, in part:

Pursuant to Rule 337(5) that the Plaintiff shall recover from the Defendants Norsk Pacific Steamship Company Limited, Norsk Pacific Marine Services Ltd., the tug "Jervis Crown" and Francis MacDonnel, interest on the judgment at the prime lending rate set from time to time by chartered banks in Canada as published in the Bank of Canada Review from November 28, 1987 to the date of the payment of the judgment.

font partie des coûts supportés par la demanderesse en raison de l'accident et sont raisonnables.

### Les intérêts simples et les intérêts composés

a

La principale question en litige en ce qui a trait à l'octroi des intérêts simples ou des intérêts composés est celle de savoir si cette question a déjà été tranchée par la Cour. L'action a été intentée en mars 1988. En juin 1988, M. le juge Collier a rendu une ordonnance opérant la jonction de plusieurs instances et fixant les paramètres relatifs au déroulement de nombreuses mesures préliminaires. Cette ordonnance se lit en partie comme suit:

b

Les actions (sauf les questions relatives à l'évaluation des dommages) seront instruites ensemble conformément aux directives formulées par le juge du procès.

c

L'évaluation des dommages sera reportée jusqu'au prononcé ultérieur d'une ordonnance régissant les interrogatoires préalables, les témoins experts et l'instruction de cette question. [Non souligné dans le texte original.]

d

Le 14 avril 1989, M. le juge Addy a tranché la question de la responsabilité et a prononcé le jugement susmentionné portant, en partie, que «la demanderesse a le droit de recouvrer des défendeurs . . . ses dommages-intérêts qui seront évalués à l'égard des frais d'exploitation qu'elle a engagés à la suite de la collision avec le Westminster Railway Bridge». Au début de l'année 1990, les défendeurs qui avaient eu gain de cause ont apparemment insisté pour que soit résolue la question des dépens qu'ils avaient engagés pour contester l'action. Ces pressions ont incité la demanderesse à présenter une requête à la Cour en vue d'obtenir une ordonnance enjoignant aux défendeurs qui n'avaient pas eu gain de cause de payer les dépens des défendeurs qui avaient eu gain de cause et permettant à la demanderesse de recouvrer ses dépens des défendeurs déclarés responsables. La requête comprenait le paragraphe suivant:

f

g

h

[TRADUCTION] En vertu de la Règle 337(5), que les défendeurs Norsk Pacific Steamship Company Limited, Norsk Pacific Marine Services Ltd., le remorqueur «Jervis Crown» et Francis MacDonnel sont tenus de verser à la demanderesse des intérêts sur le jugement, calculés au taux préférentiel fixé à l'occasion par les banques à charte sur les emprunts contractés au Canada et publié dans la *Revue de la Banque du Canada* à compter du 28 novembre 1987 jusqu'à la date du paiement du montant accordé dans le jugement.

i

j



On April 27, 1990, Mr. Justice Addy ordered [Canadian National Railway Co. v. Norsk Pacific Steamship Co., T-552-88, Addy J., order dated 27/4/90, F.C.T.D., not reported]:

UPON MOTION by the plaintiff for directions regarding taxation of costs against the defendants Norsk Pacific Steamship Company Limited, Norsk Pacific Marine Services Limited, the Ship "Jervis Crown" and Francis MacDonnel and assessment of damages and for findings regarding pre-judgment and post-judgment interest, the said motion having been heard at the same time as other motions regarding related matters in other actions which were tried at the same time as the present action;

THIS COURT DOTH ORDER AND ADJUDGE:

1. THAT this action be referred to the Administrator of this Court or to such other officer of this Court as he may designate for assessment of damages and for determination of the actual interest rates applicable both before and after final judgment, in accordance with my reasons dated and filed on April 27, 1990.

2. THAT, upon damages being assessed as above mentioned or alternatively, upon agreement of the parties as to quantum, final judgment do issue in this matter on summary application for same.

Mr. Justice Addy's reasons for this order read in part:

Regarding the reference for damages and the rates of interest applicable thereto, it is well settled law that, in admiralty cases, where damages *ex delicto* are awarded, the principle of *restitutio in integrum* requires that, where claimed, interest is to be awarded from the date the loss occurred, without the necessity of there being any enabling legislation such as is required in ordinary common law claims.

Since the rate of interest to be applied can depend on the circumstances of the case, it is proper for me to at least fix the means by which the rate can be ultimately proven and determined upon the reference.

For interest on the economic loss damages caused the railways, since they are business organizations, the fairest way of ensuring the application of the principle of *restitutio in integrum* would be to use the prime bank lending rate as it existed from time to time between the date when the damage occurred until the date of judgment on the reference. Since the damage would necessarily be continuously increasing from the time of the collision until the bridge was put back in use, the amount of damage will have to be estimated as it occurred throughout the period and the prevailing rates applied to the amount of damage as it accumulated during that time.

Le 27 avril 1990, M. le juge Addy a prononcé l'ordonnance qui suit *Cie des chemins de fer nationaux du Canada c. Norsk Pacific Steamship Co.*, T-552-88, juge Addy, ordonnance en date du 27-4-90, C.F. 1<sup>re</sup> inst., inédit]:

[TRADUCTION] VU LA REQUÊTE présentée par la demanderesse en vue d'obtenir des instructions spéciales sur la taxation des dépens que devront payer les défendeurs Norsk Pacific Steamships Company Limited, Norsk Pacific Marine Services Limited, le navire «Jervis Crown» et Francis MacDonnel ainsi que sur l'évaluation des dommages, et en vue de faire trancher la question des intérêts avant et après jugement, ladite requête ayant été entendue en même temps que d'autres requêtes touchant des questions connexes soulevées dans d'autres actions qui ont été instruites en même temps que la présente action;

LA COUR STATUE:

1. QUE l'action est renvoyée à l'administrateur de la Cour ou à tout autre fonctionnaire que celui-ci pourra désigner afin qu'il détermine le montant des dommages et qu'il fixe les taux d'intérêt réels applicables avant et après le jugement définitif, conformément aux motifs que j'ai prononcés et déposés le 27 avril 1990.

2. QUE, par suite de l'évaluation des dommages en conformité avec les dispositions qui précèdent ou, subsidiairement, par suite de l'entente des parties quant au montant des dommages, jugement définitif sera rendu sur demande sommaire.

Les motifs de M. le juge Addy se lisent, en partie comme suit:

Quant à la référence relative aux dommages et aux taux d'intérêt applicables, il est un principe bien établi que dans les affaires de droit maritime, lorsque des dommages-intérêts *ex delicto* sont adjugés, le principe de la *restitutio in integrum* exige que les intérêts, lorsqu'il en est demandé, soient accordés à compter de la date de survenue de la perte en question, sans qu'il doive exister à cette fin une disposition législative d'habilitation comme cela est exigé par les actions ordinaires en common law.

Étant donné que le taux d'intérêt à appliquer peut dépendre des circonstances de l'espèce, il est indiqué que je fixe au moins de quelles façons ce taux peut être prouvé et déterminé en définitive au moment de la référence.

Pour ce qui est des intérêts sur la perte financière des sociétés ferroviaires, comme ces dernières sont des entités commerciales, le moyen le plus juste de garantir l'application du principe de la *restitutio in integrum* serait d'utiliser le taux préférentiel des banques qui était en vigueur entre la date où les dommages en question sont survenus et la date du jugement relatif à la référence. Comme le montant des dommages augmenterait nécessairement de façon progressive entre la date de la collision et celle où le pont a été remis en service, ce montant devra être estimé pendant toute la période et les taux en vigueur devront s'appliquer au montant des dommages qui s'est accumulé durant cette période.

For post-judgment interest, it is important to ensure that a fixed rate be determined to facilitate the execution of the judgment and to avoid the requirement of further proof of existing rates of interest after judgment.

I direct that, for post-judgment interest, the average of the prime bank lending rate as it existed throughout the period from the date when the bridge was damaged until the date when the amount of damage has been determined, shall be applied to the total amount of the judgment.

The Crown, however, is not a business enterprise like the other three plaintiffs and is in a category distinct from that of any ordinary person, organization or corporation. It does not raise money by borrowing directly from banks but, in order to meet its short-term needs, it issues treasury bills from time to time. The rate of interest which it pays on those bills is somewhat lower than the prime bank lending rates. For pre-judgment interest, the rate which the Crown has to pay on three-month treasury bills from time to time shall be applied rather than the prime bank rate, otherwise the Crown would actually be reaping an unfair benefit and the principle of *restitutio in integrum* would be violated. For post-judgment interest, a fixed rate based on the average interest paid on the three-month treasury bills from the date the bridge was struck until the judgment fixing the damage has been rendered, will be applied.

In conclusion there will be an order in each case to the effect that the taxing officer in taxing costs in these actions, will be governed by the principles enunciated in these reasons. There will also be orders where applicable referring the question of damages to the administrator of this Court or to such other officer of the Court as he may designate to fix the amount of damages and the amounts of pre-judgment interest as well as the post-judgment rates applicable to the principal amounts of the damages. The said assessments will be carried out in accordance with the conclusions reached in these reasons.

Upon the referee having concluded the reference, judgment shall issue in accordance with the findings, on summary application for confirmation of same.

The action was not referred to the Administrator of the Court for an assessment of damages and determination of the actual interest rates applicable as contemplated by Mr. Justice Addy's reasons and order. On February 18, 1993, the Associate Chief Justice signed an order:

UPON written request by counsel,

En ce qui concerne les intérêts après jugement, il est important de s'assurer que l'on établit un taux fixe afin de faciliter l'exécution du jugement et d'éviter d'avoir à fournir d'autres preuves des taux d'intérêts en vigueur après le jugement.

J'ordonne donc qu'en ce qui a trait aux intérêts après jugement, la moyenne des taux préférentiels des banques qui étaient en vigueur pendant toute la période qui s'est écoulée entre la date où le pont a été endommagé et celle où le montant des dommages a été fixé s'applique au montant total du jugement.

La Couronne, toutefois, n'est pas une entreprise commerciale comme les trois autres demanderesse, et elle se situe dans une catégorie distincte de celle à laquelle appartient n'importe quelle personne, organisation ou société ordinaire. Elle ne recueille pas d'argent en empruntant directement des fonds auprès des banques, mais, pour répondre à ses besoins à court terme, elle émet de temps à autres des bons du Trésor. Le taux d'intérêt que paye la Couronne sur ces bons est quelque peu inférieur aux taux préférentiels des banques. En ce qui concerne les intérêts avant jugement, le taux que doit payer de temps à autre la Couronne sur les bons du Trésor à terme d'échéance de trois mois sera retenu, plutôt que le taux préférentiel des banques, sinon la Couronne tirerait un avantage injuste de la situation et l'on contreviendrait au principe de la *restitutio in integrum*. Quant aux intérêts après jugement, on utilisera un taux fixe, basé sur les intérêts moyens payés sur les bons du Trésor à terme d'échéance de trois mois, et ce entre la date où le pont a été endommagé et celle où le jugement fixant le montant des dommages a été rendu.

En conclusion, une ordonnance est rendue dans chaque cause: en taxant les dépens relatifs aux actions, l'officier taxateur sera soumis aux principes énoncés dans les présents motifs. Il est ordonné aussi, dans les cas où cela s'applique, de renvoyer la question des dommages à l'administrateur de la présente Cour ou à tout autre fonctionnaire judiciaire que ce dernier pourra désigner, afin de fixer le montant des dommages et les montants des intérêts avant jugement, ainsi que les taux après jugement qui s'appliquent aux montants principaux des dommages. Les liquidations seront exécutées d'une manière conforme aux conclusions tirées dans les présents motifs.

Lorsque l'arbitre aura terminé la référence, le jugement sera rendu en accord avec les conclusions, à la suite d'une demande sommaire de confirmation.

L'affaire n'a pas été renvoyée à l'administrateur de la Cour pour l'évaluation des dommages-intérêts et la fixation des taux d'intérêt effectivement applicables en conformité avec les motifs et l'ordonnance de M. le juge Addy. Le 18 février 1993, le juge en chef adjoint a signé l'ordonnance qui suit:

VU la demande écrite présentée par les avocats,

IT IS DIRECTED pursuant to the Court's Judgment dated the 14th day of April, 1989, that Madame Justice Reed of this Court be and she is hereby designated as the Assessor for the purpose of determining the assessment of damages,

AND IT IS ORDERED that the hearing or trial for the assessment of damages take place before this Court at the Pacific Centre—16th Floor, 700 West Georgia Street, in the City of Vancouver, British Columbia, on Monday, the 22nd day of November, 1993, at 10:00 o'clock in the forenoon or at such other time and place as the said Assessor may appoint.

The proceedings before me commenced on November 22, 1993 and were conducted as a trial. Counsel for the plaintiff states that it was always contemplated by the parties that the procedure to be followed was that of a split trial with the issue of liability being tried first and the issue of damages being tried at a later date. In argument counsel for the defendants (who had not been counsel during the earlier proceedings) argued that the proceeding before me was by way of reference pursuant to Rule 500 [*Federal Court Rules*, C.R.C., c. 663] and that I had no jurisdiction to decide whether compound or simple interest should be awarded. Eventually, in order to expedite matters counsel for the defendants agreed that the proceeding which was taking place before me should be considered to be a trial. He argued, however, that it was equally improper for me, even sitting as a judge, to make any determination that compound interest should be awarded since Mr. Justice Addy had implicitly decided that point in April of 1990.

It is common ground that when the motion for directions with respect to costs and other matters was argued before Mr. Justice Addy in April 1990, no argument was addressed to the question of whether simple or compound interest should be awarded. It was assumed by all parties that only simple interest was being discussed. The plaintiff had not sought compound interest in its statement of claim. The decision in *Monk Corp. v. Island Fertilizers Ltd.* (1989), 97 N.R. 384 (F.C.A.); approved [1991] 1 S.C.R. 779 had not at the time of the filing of the statement of claim been decided.

Counsel for the defendants argues that even if there is no issue estoppel with respect to whether or not compound interest should be awarded it would

IL EST ORDONNÉ, en vertu du jugement rendu par la Cour le 14 avril 1989, que Madame la juge Reed de la présente Cour soit désignée assesseur aux fins de l'évaluation des dommages,

ET IL EST STATUÉ que l'audition ou l'instruction portant sur l'évaluation des dommages aura lieu devant la présente Cour au Pacific Centre, 16<sup>e</sup> étage, 700, rue Georgia ouest, à Vancouver, en Colombie-Britannique, le lundi 22 novembre 1993, à 10 h ou au lieu et au moment que peut fixer l'assesseur.

L'instance dont je suis saisie a été introduite le 22 novembre 1993 et a été menée comme une instruction. L'avocat de la demanderesse affirme que les parties ont toujours considéré que la procédure à suivre consistait en deux instructions séparées dont la première devait porter sur la question de la responsabilité et la deuxième sur la question des dommages. Dans sa plaidoirie, l'avocat des défendeurs (qui ne les représentait pas au cours de la procédure antérieure) a prétendu que l'instance dont j'étais saisie constituait une référence sous le régime de la Règle 500 [*Règles de la Cour fédérale*, C.R.C., ch. 663] et que je n'avais pas compétence pour décider s'il y avait lieu d'accorder des intérêts simples ou composés. Par la suite, pour accélérer le processus, l'avocat des défendeurs a convenu que l'instance que je présidais devait être considérée comme une instruction. Il a soutenu toutefois qu'il était aussi irrégulier que je décide, même en qualité de juge, d'accorder des intérêts composés alors que M. le juge Addy avait implicitement tranché cette question en avril 1990.

Il est bien établi qu'au moment où les parties ont fait valoir leurs prétentions devant M. le juge Addy en avril 1990, lors de l'audition de la requête en vue d'obtenir des instructions concernant les dépens et d'autres questions, aucun argument n'a été formulé en ce qui a trait à l'octroi des intérêts simples ou composés. Toutes les parties ont présumé que le débat portait uniquement sur les intérêts simples. La demanderesse n'avait pas demandé d'intérêts composés dans sa déclaration. La décision prononcée dans l'affaire *Monk Corp. c. Island Fertilizers Ltd.* (1989), 97 N.R. 384 (C.A.F.); approuvée par [1991] 1 R.C.S. 779 n'avait pas encore été rendue au moment du dépôt de la déclaration.

L'avocat des défendeurs soutient que, malgré l'absence de préclusion fondée sur l'identité de la question en ce qui a trait à l'octroi des intérêts composés,

still be inappropriate to order such because I was not the Trial Judge and therefore do not have knowledge of all the circumstances of the case. In addition, the plaintiff did not make a claim for compound interest in its statement of claim and it would not be appropriate to now allow what is essentially an amendment to pleading. Counsel for the plaintiff argues, on the other hand, that this is a highly appropriate case for an award of compound interest. He argues that this is so because of the length of time during which the plaintiff has been prevented from obtaining the monies to which it has been found entitled under the decision of April 14, 1989. This occurred as a result first of the lengthy appeals and then by the defendants failing to settle any part of the damage claim. I note that as recently as three months ago, August 31, 1993, the defendants' position was that no items of the damage claim had been agreed to.

Counsel for the plaintiff presents many persuasive reasons for awarding compound interest. As was stated by Mr. Justice Hugessen [at page 391] in the *Monk* case (*supra*), it is "well in accord with the realities of modern commercial practice." Reference was made to United States jurisprudence where the awarding of compound interest seems to be the norm in federal courts; see *Amoco Cadiz, In re*, [1992] A.M.C. 913, at pages 980-981:

By committing a tort, the wrongdoer creates an involuntary creditor. It may take time for the victim to obtain an enforceable judgment, but once there is a judgment the obligation is dated as of the time of the injury. In voluntary credit transactions, the borrower must pay the market rate for money. (The market rate is the minimum appropriate rate for prejudgment interest, because the involuntary creditor might have charged more to make a loan.) Prejudgment interest at the market rate puts *both* parties in the position they would have occupied had compensation been paid promptly.

Victims who finance their own cleanup lend to themselves; forced to devote money to a project not of their own choosing (money they otherwise could have lent out at the market rate of interest), they are entitled to compensation for the "hire" of the capital. . . . An injurer allowed to keep the return on this

il serait irrégulier que je les accorde parce que ce n'est pas moi qui ai présidé l'instruction et que je ne connais donc pas toutes les circonstances de l'espèce. De plus, la demanderesse n'a pas demandé d'intérêts composés dans sa déclaration et il serait irrégulier que j'autorise maintenant ce qui constituerait essentiellement une modification à la procédure écrite. L'avocat de la demanderesse affirme pour sa part qu'il serait très approprié en l'espèce d'octroyer des intérêts composés. À l'appui de cette prétention, il allègue la longue période au cours de laquelle la demanderesse n'a pas pu toucher les sommes auxquelles la décision du 14 avril 1989 lui donnait droit. Cette situation est imputable en premier lieu au long processus d'appel, puis au défaut des défendeurs de conclure une transaction sur quelque portion que ce soit des dommages-intérêts réclamés. Je constate qu'il y a à peine trois mois, le 31 août 1993, les défendeurs affirmaient que les parties n'avaient convenu d'aucun des éléments de la demande en dommages-intérêts.

L'avocat de la demanderesse invoque de nombreux motifs convaincants qui pourraient justifier l'octroi d'intérêts composés. Comme l'a déclaré M. le juge Hugessen [à la page 391] dans l'affaire *Monk* (*supra*), une telle ordonnance «s'[harmoniserait] bien avec les réalités de la pratique commerciale moderne». On a fait allusion à la jurisprudence émanant des États-Unis où l'octroi d'intérêts composés semble être la norme devant les tribunaux fédéraux; voir l'affaire *Amoco Cadiz, In re*, [1992] A.M.C. 913, aux pages 980 et 981:

[TRADUCTION] Lorsqu'une personne commet un délit, elle crée de ce fait un créancier involontaire. Il peut s'écouler beaucoup de temps avant que la victime obtienne un jugement exécutoire, mais lorsque jugement est rendu, l'obligation remonte au moment où le préjudice a été causé. Dans les opérations de crédit volontaires, l'emprunteur doit payer le loyer de l'argent au taux du marché. (Le taux du marché est le taux minimum approprié applicable aux intérêts avant jugement, parce que le créancier involontaire aurait pu exiger davantage pour consentir un prêt.) Les intérêts avant jugement calculés au taux du marché placent *les deux* parties dans la situation où elles se trouveraient si l'indemnité avait été versée rapidement.

Les victimes qui financent le nettoyage qu'elles effectuent se consentent un prêt à elle-même; forcées de consacrer des sommes d'argent à un projet qu'elles n'ont pas choisi librement (des sommes qu'elles auraient autrement pu prêter au taux d'intérêt du marché), elles ont droit à une indemnité pour

money has profited by the wrong. So we reiterate the holding of *Gorenstein* — one almost compelled by *Devex* and *West Virginia* — that compound prejudgment interest is the norm in federal litigation.

And in the Law Reform Commission of British Columbia's *Report on the Court Order Interest Act* (1987), at pages 31-33, that body recommends changes to the British Columbia legislation to provide for the awarding of compound interest because it more accurately reflects the operation of the market place and the actual cost of delay to a plaintiff.

With some regret, I do not find it necessary to decide whether it would be appropriate in the present case to award compound interest. I think I am precluded from making any such decision by the April 1990 decision of Mr. Justice Addy. Both counsel admit that on that application everyone was proceeding on the assumption that they were talking about simple interest. In my view, the order Mr. Justice Addy made was implicitly decided on that basis. As I understand the law relating to issue estoppel it is that a party is estopped from raising, in a later proceeding, a matter which was implicitly dealt with in an earlier proceeding. An opportunity existed at the earlier time to raise the question of whether compound or simple interest should be ordered but the application was argued and disposed of by reference to simple interest only.

### Conclusion

An order will therefore issue awarding the plaintiff damages as has been agreed between the parties, together with an amount of \$14,193.55 on account of taxi services, an amount referable to the additional wages paid to the four temporary supervisors, an amount of \$10,894.75 as expenses incurred in processing invoices and an amount of \$215,542.71 as overhead.

The parties have agreed upon the relevant interest rates to be applied and the dates as of which they are

l'«utilisation» du capital . . . Une personne qui cause un préjudice profiterait de son acte fautif si elle était autorisée à conserver le revenu généré par son argent. C'est pourquoi nous réitérons le principe énoncé dans l'affaire *Gorenstein* — presque imposé par les affaires *Devex* et *West Virginia* — selon lequel les intérêts composés avant jugement constituent la norme dans le cas des litiges portés devant les tribunaux fédéraux.

En outre, la Law Reform Commission of British Columbia recommande, aux pages 31 à 33 de son *Report on the Court Order Interest Act* (1987), des changements à la législation de la Colombie-Britannique afin qu'elle prévoie l'octroi d'intérêts composés car ceux-ci reflètent mieux le fonctionnement du marché et le coût réel de l'écoulement du temps pour une partie demanderesse.

Je constate, à regret, qu'il n'est pas nécessaire que je décide s'il y a lieu d'accorder des intérêts composés en l'espèce. Je pense que la décision rendue par M. le juge Addy en avril 1990 m'empêche de trancher cette question. Les avocats des deux parties ont admis qu'au moment de la présentation de la demande tous ont tenu pour acquis que seuls les intérêts simples étaient en jeu. Je suis d'avis que M. le juge Addy a rendu son ordonnance en se fondant implicitement sur cette présupposition. Il me semble que, selon la règle de droit relative à la préclusion fondée sur l'identité de la question, une partie ne peut soulever, dans une instance postérieure, une question qui a été tranchée implicitement dans une instance antérieure. Les parties ont eu l'occasion, précédemment, de soulever la question de savoir s'il y avait lieu d'accorder des intérêts simples ou des intérêts composés, mais la demande a été plaidée et tranchée sans qu'il soit fait mention des intérêts composés.

### Conclusion

En conséquence, une ordonnance sera prononcée accordant à la demanderesse les dommages-intérêts dont les parties ont convenu, un montant de 14 193,55 \$ au titre des services de taxi, un montant relatif à la rémunération supplémentaire versée aux quatre superviseurs temporaires, un montant de 10 894,75 \$ au titre des dépenses engagées pour le traitement des factures et un montant de 215 542,71 \$ au titre des frais généraux.

Les parties ont convenu des taux d'intérêts applicables et des dates auxquelles ils s'appliquent. Les

to be applicable. Interest in accordance with those dates and rates shall be calculated on a simple, not compound basis.

I invite counsel for the plaintiff to submit a formal order in accordance with these reasons for my signature.

Counsel asked that no order with respect to costs be made until submissions thereon had been considered. Counsel are invited, if they cannot agree on the terms of an order respecting costs, to either file submissions in writing or to consult with the Registrar for the purpose of arranging a telephone conference with respect thereto.

intérêts établis en fonction de ces dates et de ces taux seront calculés comme des intérêts simples et non comme des intérêts composés.

*a* J'invite l'avocat de la demanderesse à me présenter une ordonnance formelle conforme aux présents motifs pour que j'y appose ma signature.

*b* Les avocats ont demandé à la Cour de ne rendre aucune ordonnance relativement aux dépens avant d'avoir examiné leurs observations à cet égard. Je les invite donc, s'ils ne peuvent s'entendre sur les dispositions d'une ordonnance relative aux dépens, à déposer leurs observations par écrit ou à consulter le registraire pour organiser une conférence téléphonique à ce sujet.

*c*