

**Sunrise Company Limited and Ceres
Hellenic Shipping Enterprises
Ltd. Appellants**

v.

**The Ship *Lake Winnipeg* and Her
Owners Respondents**

and between

**The Ship *Lake Winnipeg* and Her
Owners Appellants**

v.

**Sunrise Company Limited and Ceres
Hellenic Shipping Enterprises
Ltd. Respondents**

INDEXED AS: SUNRISE CO. v. LAKE WINNIPEG (THE)

File Nos.: 21264, 21288.

1990: May 23; 1991: January 17.

Present: Lamer C.J.* and Wilson, La Forest, L'Heureux-
Dubé, Sopinka, Gonthier and McLachlin JJ.

ON APPEAL FROM THE FEDERAL COURT OF APPEAL

*Maritime law — Liability — Loss of earnings while
ship in dry dock — Dry dock repairs required after ship
grounded avoiding collision — Near collision fault of
other vessel — Ship ran aground a second time on way
to anchorage through no fault of vessel involved in first
incident — Damage from both incidents repaired con-
currently — If effected consecutively, repair arising
from first incident requiring more time than repair from
second incident — Whether negligent vessel responsible
for lost earnings for entire period in dry dock or
whether losses for time spent repairing damage from
second incident should be set off.*

**Sunrise Company Limited et Ceres Hellenic
Shipping Enterprises Ltd. Appelantes**

a c.

**Le navire *Lake Winnipeg* et ses
propriétaires Intimés**

b

et entre

**Le navire *Lake Winnipeg* et ses
propriétaires Appellants**

c.

**Sunrise Company Limited et Ceres Hellenic
Shipping Enterprises Ltd. Intimées**

RÉPERTORIÉ: SUNRISE CO. c. LAKE WINNIPEG (LE)

e N^{os} du greffe: 21264, 21288.

1990: 23 mai; 1991: 17 janvier.

Présents: Le juge en chef Lamer* et les juges Wilson,
La Forest, L'Heureux-Dubé, Sopinka, Gonthier et
McLachlin.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE

*Droit maritime — Responsabilité — Perte de profits
pendant que le navire est en cale sèche — Réparations
en cale sèche requises après que le navire se fut échoué
pour éviter l'abordage — Quasi-abordage dû à un autre
navire — Deuxième échouage du même navire alors
qu'il se dirigeait vers une zone d'ancrage, sans aucune
faute de la part du navire impliqué dans le premier inci-
dent — Réparation simultanée des avaries résultant des
deux incidents — Si elles avaient été exécutées consé-
cutivement, les réparations découlant du premier incident
auraient exigé plus de temps que les réparations résul-
tant du deuxième incident — Le navire coupable de né-
gligence est-il responsable de la perte de profits subie
pendant toute la période passée en cale sèche ou les
pertes pour le temps consacré à la réparation des avari-
es résultant du deuxième incident devraient-elles être
soustraites?*

* Chief Justice at the time of judgment.

* Juge en chef à la date du jugement.

Maritime law — Negligence — Ship grounded avoiding collision — Near collision found to be fault of other vessel — Findings of fact indicating negligence — Whether or not palpable error in findings of fact of trial judge.

The *Kalliopi L.*, while downbound on the St. Lawrence River, met but did not collide with the upbound *Lake Winnipeg* and went aground. The trial judge found the *Lake Winnipeg* entirely responsible for this grounding. The ship ran aground a second time while proceeding to an anchorage area and was further damaged. This incident was unrelated to the first and occurred through no fault of the *Lake Winnipeg*. The damage caused by the first incident required 27 days in dry dock to repair. The repairs necessitated by the second incident were effected during this 27-day period and would have required 14 days in dry dock if they had been done separately. The time in dry dock solely attributable to the first incident, therefore, was 13 days.

The sole issue raised by the appeal by Sunrise Company Limited was responsibility for the loss of profit resulting from *Kalliopi L.*'s 27 days in dry dock. The appeal by the *Lake Winnipeg* (the cross-appeal) raised the issue of liability of the *Lake Winnipeg* for the first grounding. At trial, the *Lake Winnipeg* was found to be solely responsible for the first grounding and held liable for the lost revenue flowing from the 27 days in dry dock consequent on that grounding. The Court of Appeal upheld the finding as to responsibility for that grounding but deducted the damages for lost revenue for the 14 days required to repair the damages caused by the second grounding from the damages that arose because of the 27 days in dry dock. Both parties appealed to this Court.

Held (Gonthier and McLachlin JJ. dissenting in part): The appeal by Sunrise Company Limited should be allowed.

Held: The appeal by the ship *Lake Winnipeg* should be dismissed.

Per Lamer C.J. and Wilson, La Forest, L'Heureux-Dubé and Sopinka JJ.: It is not enough to consider whether the ship was detained by the wrongful act of the defendant. It is essential to consider whether damages were caused to the plaintiff by reason of such detention. Sequence in and of itself means little; the perspective

Droit maritime — Négligence — Échouage d'un navire pour éviter un abordage — Quasi-abordage dû à un autre navire — Constatations de fait indiquant qu'il y a eu négligence — Y a-t-il erreur manifeste dans les constatations de fait du juge de première instance?

Alors qu'il descendait le fleuve Saint-Laurent, le *Kalliopi L.* a croisé sans l'aborder le *Lake Winnipeg* qui remontait le fleuve, et s'est échoué. Le juge de première instance a conclu à l'entière responsabilité du *Lake Winnipeg* relativement à cet échouage. Le navire s'est échoué une deuxième fois alors qu'il se dirigeait vers une zone d'ancrage et a subi des avaries supplémentaires. Cet incident n'avait aucun lien avec le premier et s'est produit sans aucune faute de la part du *Lake Winnipeg*. La réparation des avaries résultant du premier incident a exigé que le navire passe 27 jours en cale sèche. Les réparations requises par le second incident ont été effectuées pendant cette période de 27 jours et auraient nécessité 14 jours de cale sèche si elles avaient été effectuées séparément. Le temps passé en cale sèche en raison du premier incident seulement a donc été de 13 jours.

Le seul point en litige soulevé dans le pourvoi de Sunrise Company Limited consiste à déterminer la responsabilité relative à la perte de profits découlant des 27 jours que le *Kalliopi L.* a passés en cale sèche. Le pourvoi du navire *Lake Winnipeg* (le pourvoi incident) soulève la question de la responsabilité du *Lake Winnipeg* à l'égard du premier échouage. En première instance, le *Lake Winnipeg* a été reconnu entièrement responsable du premier échouage et tenu responsable de la perte de revenu résultant des 27 jours passés en cale sèche par suite de cet échouage. La Cour d'appel a confirmé la conclusion de responsabilité de cet échouage, mais a soustrait les dommages-intérêts pour perte de revenu pendant les 14 jours requis pour réparer les avaries causées par le deuxième échouage des dommages-intérêts correspondant aux 27 jours passés en cale sèche. Les deux parties ont formé un pourvoi devant notre Cour.

Arrêt (les juges Gonthier et McLachlin sont dissidents en partie): Le pourvoi de Sunrise Company Limited est accueilli.

Arrêt: Le pourvoi du navire *Lake Winnipeg* est rejeté.

Le juge en chef Lamer et les juges Wilson, La Forest, L'Heureux-Dubé et Sopinka: Il ne suffit pas de se demander si l'arrêt du navire est imputable à l'acte délictuel du défendeur. Il est essentiel d'examiner si les dommages ont été causés au demandeur en raison de cet arrêt. En lui-même, l'ordre chronologique est peu signi-

must be broadened by an examination of the existing state of the vessel.

The case law on the subject matter is consistent. In particular, *The Carslogie* and *The Haversham Grange* can stand side by side and lead to a principled resolution of the issue here. The *Lake Winnipeg* was solely responsible for the first incident and accordingly was solely responsible for the profit loss flowing from the 27 days in dry dock. It was not sufficient here merely to determine that the damage caused by the second incident was a cause of the detention. The second incident, while it caused time in dry dock, did not result in any loss of profit. The profit-making enterprise was brought to a halt by the meeting with the *Lake Winnipeg*. Repairs due to the second incident were completed within the 27 days detention required by the first incident and therefore did not diminish the ship's profit-earning capacity.

The nature of the second casualty, whether tortious or otherwise, was irrelevant in any determination as to profit-earning capacity. The link between the second incident and the loss of profit suffered by the *Kalliopi L* was merely coincidental, not causal.

Per Gonthier and McLachlin JJ. (dissenting in part): The party responsible for the initial damage need not always bear the whole of the loss resulting from detention, regardless of intervening causes which may also require detention. Damages are to restore the plaintiff to the position it would have been in but for the tortious conduct of the defendant — no less and no more. The matter to be determined is what loss the plaintiff has established to have been caused by the defendant's wrongful act, viewing the matter as it stands at the time of trial, and taking into account any factors which have diminished the loss in the interval following the defendant's tort. To the extent that an event which occurs after and independently of the tort diminishes the loss caused by the tortious event, that diminution must be reflected in the award for damages.

The diminution in a loss due to detention caused by a subsequent event can be recognized by pro rata apportionment. This approach is philosophically compatible with the contributory negligence approach to damages now prevalent in virtually all areas of tort law, and reflected in legislative provisions such as the *Canada*

ficatif; la perspective doit être élargie par l'examen de l'état du navire.

La jurisprudence en la matière est uniforme. Les arrêts *The Carslogie* et *The Haversham Grange* peuvent se concilier et permettre une solution éclairée du point en litige dans le présent pourvoi. Le *Lake Winnipeg* est entièrement responsable de la perte de profits résultant des 27 jours passés en cale sèche. Il ne suffit pas, en l'espèce, de déterminer simplement que le dommage causé par le deuxième incident a été une cause de l'arrêt. Même si le deuxième incident a nécessité un arrêt en cale sèche, il n'a pas eu pour effet d'entraîner une perte de profits. L'entreprise lucrative a été interrompue par suite de la rencontre avec le *Lake Winnipeg*. Les réparations attribuables au deuxième incident ont été effectuées à l'intérieur de l'arrêt de 27 jours nécessité par le premier incident et elles n'ont donc pas diminué la capacité du navire de réaliser des profits.

La nature du deuxième sinistre, qu'il soit délictuel ou autre, n'est pas pertinente à une détermination relative à la capacité de réaliser des profits. Il n'existe aucun lien de causalité entre le deuxième incident et la perte de profits du *Kalliopi L*, il s'agit d'une simple coïncidence.

Les juges Gonthier et McLachlin (dissidents en partie): La partie responsable du dommage initial n'est pas toujours tenue de supporter intégralement la perte résultant de l'arrêt, sans égard aux causes intermédiaires qui peuvent également exiger l'arrêt du navire. Les dommages-intérêts ont pour objectif de replacer le demandeur dans la situation où il aurait été en l'absence de la conduite délictuelle du défendeur — rien de plus ni rien de moins. Il s'agit de déterminer la perte qui, selon ce que le demandeur a établi, a été causée par l'acte délictuel du défendeur, en envisageant l'affaire telle qu'elle se présente au moment du procès et en tenant compte des facteurs qui ont diminué la perte dans l'intervalle qui a suivi le délit du défendeur. Dans la mesure où un événement, survenu après le délit et indépendamment du délit, diminue la perte causée par l'acte délictuel, cette diminution doit se refléter dans le montant des dommages-intérêts accordés.

La diminution d'une perte due à l'arrêt causé par un événement ultérieur peut être répartie au prorata. Sur le plan philosophique, cette méthode est compatible avec la façon d'aborder les dommages-intérêts en fonction de la négligence contributive qui s'applique maintenant dans presque tous les domaines du droit en matière de responsabilité civile délictuelle et qui se reflète dans des textes de loi comme la *Loi sur la marine marchande du Canada* et la *Loi sur la responsabilité en*

Shipping Act and the *Ontario Negligence Act*. Contributory negligence *per se*, although arguably available on the legislation, was not canvassed in the case at bar.

The rule of apportionment might be summarized as follows: (1) where there are two or more contributing causes to the loss of use of the vessel as a profit-earning machine; and (2) where each cause, considered independently, makes it necessary to detain the vessel to effect repairs, which are made concurrently; (3) then, to the extent that the two or more sets of repairs are effected concurrently, the loss due to detention is equally allotted between the causes; and (4), to the extent that the time is not used concurrently to repair both sets of damage, the resultant losses are borne solely by the party that caused those losses.

The effective cause of the grounding was the wrongful act of the *Lake Winnipeg* and the manner in which it forced the *Kalliopi L* into the perilous position close to the southern bank of the river. Liability was not imposed on the *Lake Winnipeg* because it chose to enter the narrow channel, but because in exercising this choice, it was under a duty to ensure that its actions did not threaten the safety of the downbound ship as it negotiated this part of the channel. No reversible or significant error occurred at trial or on appeal.

Cases Cited

By L'Heureux-Dubé J.

Considered: *The Haversham Grange*, [1905] P. 307; *Carslogie Steamship Co. v. Royal Norwegian Government*, [1952] A.C. 292; *The Chekiang*, [1926] A.C. 637; **referred to:** *The Hauk* (1927), 30 Ll. L. Rep. 139; *Baker v. Willoughby*, [1969] 1 Q.B. 38; *Stene and Lakeman Construction v. Evans and Thibault* (1958), 24 W.W.R. 592; *Performance Cars Ltd. v. Abraham*, [1962] 1 Q.B. 33.

By McLachlin J. (dissenting in part in appeal by Sunrise Company Limited)

Carslogie Steamship Co. v. Royal Norwegian Government, [1952] A.C. 292; *The Oinoussian Friendship*, [1987] 1 Lloyd's Rep. 258; *Baker v. Willoughby*, [1969] 3 All E.R. 1528; *Ruabon Steamship Company v. London Assurance* (1899), 9 Asp. M.C. (N.S.) 2, rev'g [1898] 1 Q.B. 722; *The Haversham Grange*, [1905] P. 307; *Marine Insurance Co. v. China Transpacific Steamship Co. (The Vancouver)* (1886), 11 App. Cas. 573; *The Acanthus*, [1902] P. 17; *The Chekiang*,

Ontario. La négligence contributive en soi, bien qu'on puisse soutenir qu'elle est prévue par la législation, n'a pas été débattue en l'espèce.

a La règle de partage pourrait être résumée de la façon suivante: (1) lorsqu'il y a deux ou plusieurs causes contribuant à la perte d'utilisation du navire comme machine lucrative; et (2) que chaque cause, considérée indépendamment, rend nécessaire l'arrêt du navire pour effectuer des réparations, qui sont effectuées simultanément; (3) alors, dans la mesure où deux ou plusieurs séries de réparations sont effectuées simultanément, la perte due à l'arrêt est répartie également entre les causes; et (4) dans la mesure où la réparation des deux séries d'avaries n'est pas effectuée simultanément, les pertes qui en résultent ne sont supportées que par la partie qui les a causées.

d La véritable cause de l'échouage est l'acte délictuel du *Lake Winnipeg* et la façon dont il a obligé le *Kalliopi L* à se mettre dans une position périlleuse près de la rive sud du fleuve. On n'a pas attribué une responsabilité au *Lake Winnipeg* en raison du fait qu'il a choisi d'entrer dans le détroit, mais parce qu'en faisant ce choix il lui incombait de veiller à ce que ses actions ne compromettent pas la sécurité du navire descendant au moment où il entrait dans cette partie du détroit. Il ne s'est produit aucune erreur importante ou erreur donnant lieu à réformation en première instance ou en appel.

Jurisprudence

Citée par le juge L'Heureux-Dubé

g **Arrêts examinés:** *The Haversham Grange*, [1905] P. 307; *Carslogie Steamship Co. v. Royal Norwegian Government*, [1952] A.C. 292; *The Chekiang*, [1926] A.C. 637; **arrêts mentionnés:** *The Hauk* (1927), 30 Ll. L. Rep. 139; *Baker v. Willoughby*, [1969] 1 Q.B. 38; *Stene and Lakeman Construction v. Evans and Thibault* (1958), 24 W.W.R. 592; *Performance Cars Ltd. v. Abraham*, [1962] 1 Q.B. 33.

h Citée par le juge McLachlin (dissidente en partie dans le pourvoi de Sunrise Company Limited)

i *Carslogie Steamship Co. v. Royal Norwegian Government*, [1952] A.C. 292; *The Oinoussian Friendship*, [1987] 1 Lloyd's Rep. 258; *Baker v. Willoughby*, [1969] 3 All E.R. 1528; *Ruabon Steamship Company v. London Assurance* (1899), 9 Asp. M.C. (N.S.) 2, inf. [1898] 1 Q.B. 722; *The Haversham Grange*, [1905] P. 307; *Marine Insurance Co. v. China Transpacific Steamship Co. (The Vancouver)* (1886), 11 App. Cas. 573; *The Acanthus*, [1902] P. 17; *The Chekiang*,

[1926] A.C. 637; *The Ferdinand Retzlaff*, [1972] 2 Lloyd's Rep. 120; *Stein v. The Ship "Kathy K"*, [1976] 2 S.C.R. 802.

Statutes and Regulations Cited

Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, ss. 635, 638.

Negligence Act, R.S.O. 1980, c. 315, ss. 2, 4, 5.

Authors Cited

McGregor, Harvey. *McGregor on Damages*, 15th ed. London: Sweet & Maxwell, 1988.

McGuffie, Kenneth C. *The Law of Collisions at Sea*. (*British Shipping Laws*, vol. 4.) London: Stevens & Sons, 1961.

APPEALS from a judgment of the Federal Court of Appeal (1988), 96 N.R. 310, allowing in part an appeal from a judgment of Cullen J. Appeal by Sunrise Company Limited and Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd. allowed; Gonthier and McLachlin JJ. dissenting in part. Appeal by the ship *Lake Winnipeg* and Her Owners dismissed.

T. H. Bishop, for Sunrise Company Limited and Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd.

Sean Harrington and *Nicholas Spillane*, for the ship *Lake Winnipeg* and Her Owners.

The judgment of Lamer C.J. and Wilson, La Forest, L'Heureux-Dubé and Sopinka JJ. was delivered by

L'HEUREUX-DUBÉ J.—I have had the advantage of the opinion of my colleague, Justice McLachlin but, with respect, cannot adopt her reasons nor reach the result she proposes as regards the principal appeal. I however agree with her reasons and disposition in the cross-appeal.

Although my colleague has set out the facts, for clarity I will summarize them here.

On June 7, 1980, the *Kalliopi L*, while downbound on the St. Lawrence River, met but did not collide with, the upbound *Lake Winnipeg*. Immediately after

[1926] A.C. 637; *The Ferdinand Retzlaff*, [1972] 2 Lloyd's Rep. 120; *Stein c. Le navire «Kathy K»*, [1976] 2 R.C.S. 802.

a Lois et règlements cités

Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, ch. S-9, art. 635, 638.

Loi sur le partage de la responsabilité, L.R.O. 1980, ch. 315, art. 2, 4, 5.

b

Doctrine citée

McGregor, Harvey. *McGregor on Damages*, 15th ed. London: Sweet & Maxwell, 1988.

c McGuffie, Kenneth C. *The Law of Collisions at Sea*. (*British Shipping Laws*, vol. 4.) London: Stevens & Sons, 1961.

d POURVOIS contre un arrêt de la Cour d'appel fédérale (1988), 96 N.R. 310, qui a accueilli en partie l'appel interjeté contre un jugement du juge Cullen. Pourvoi de Sunrise Company Limited et Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd. accueilli, les juges Gonthier et McLachlin sont dissidents en partie. e Pourvoi du navire *Lake Winnipeg* et ses propriétaires rejeté.

f *T. H. Bishop*, pour Sunrise Company Limited et Ceres Shipping Enterprises Ltd.

Sean Harrington et *Nicholas Spillane*, pour le navire *Lake Winnipeg* et ses propriétaires.

g Le jugement du juge en chef Lamer et des juges Wilson, La Forest, L'Heureux-Dubé et Sopinka a été rendu par

h LE JUGE L'HEUREUX-DUBÉ—J'ai eu l'avantage de lire l'opinion de ma collègue le juge McLachlin mais, avec déférence, je ne puis souscrire à ses motifs et à sa conclusion en ce qui a trait au pourvoi principal. Je suis toutefois d'accord avec ses motifs et sa conclusion quant au pourvoi incident. i

Même si ma collègue a relaté les faits, je les résumerai pour plus de clarté.

j Le 7 juin 1980, le *Kalliopi L*, qui descendait la voie maritime du Saint-Laurent, a croisé le *Lake Winnipeg* qui lui, remontait la voie maritime, sans toute-

the meeting, the *Kalliopi L* went aground. The trial judge found that the *Lake Winnipeg* and her owners were entirely responsible for this grounding. In proceeding to an anchorage area, the *Kalliopi L* again, though through no fault of the *Lake Winnipeg*, went aground and suffered further damage. The second incident was unrelated to the first. Each grounding alone would have required the *Kalliopi L* to proceed immediately to dry dock for repairs once her cargo had been discharged. The time in dry dock necessitated by damage repairs occasioned by both incidents was 27 days. The detention in dry dock for repairs from the first incident alone would have required the full 27 days. If, however, repairs relating to the second incident were carried out separately, only 13 days in dry dock would have been necessary.

Liability for the cost of repairs is not an issue in the principal appeal as each party assumed responsibility for these costs. The loss in dispute is that resulting from the detention of the ship. Accordingly, the sole issue raised by the principal appeal is who is responsible for the loss of profit resulting from the detention for 27 days of the *Kalliopi L*.

The cross-appeal raises the issue of liability of the *Lake Winnipeg* for the first grounding. At trial, Cullen J. held that the *Lake Winnipeg* was solely responsible for the first grounding and further, that the *Lake Winnipeg* was liable for the 27 days detention consequent on the first grounding. On appeal, Hugessen J. for the Court upheld the trial judge's finding that the *Lake Winnipeg* was wholly responsible for the first grounding but held that the trial judge erred in holding the *Lake Winnipeg* responsible for the entire 27 days in dry dock. Since I agree entirely with the reasons of my colleague for dismissing the cross-appeal, I will deal exclusively with the issue raised by the principal appeal.

Based upon the principles my colleague derives from the case law, she concludes that the losses suf-

fois entrer en collision avec lui. Immédiatement après la rencontre, le *Kalliopi L* s'est échoué. Le juge de première instance a conclu que le *Lake Winnipeg* et ses propriétaires étaient entièrement responsables de cet échouage. En se dirigeant vers une zone d'ancrage, le *Kalliopi L* s'est à nouveau échoué, cette fois sans aucune faute du *Lake Winnipeg*, et a subi des avaries supplémentaires. Le deuxième incident n'était d'aucune façon relié au premier. Chaque échouage aurait obligé le *Kalliopi L* à entrer immédiatement en cale sèche pour y subir des réparations dès le déchargement de sa cargaison. L'arrêt en cale sèche, nécessaire à la réparation des avaries occasionnées par les deux incidents, a été de 27 jours. Les réparations découlant du premier incident auraient, à elles seules, exigé toute la période d'arrêt en cale sèche de 27 jours. Toutefois, si les réparations liées au second incident avaient été effectuées séparément, seulement 13 jours de cale sèche auraient été nécessaires.

Le pourvoi principal ne porte pas sur le coût des réparations puisque chaque partie en a assumé la responsabilité. La perte qui fait l'objet du litige est celle qui découle de la période d'arrêt du navire. Par conséquent, le seul point en litige soulevé dans le pourvoi principal consiste à déterminer la responsabilité relative à la perte de profits découlant de l'arrêt du *Kalliopi L* pendant 27 jours.

Le pourvoi incident soulève la question de la responsabilité du *Lake Winnipeg* à l'égard du premier échouage. Au procès, le juge Cullen a conclu que le *Lake Winnipeg* était entièrement responsable du premier échouage et, de plus, responsable de l'arrêt de 27 jours entraîné par le premier échouage. Le juge Hugessen de la Cour d'appel a maintenu la conclusion du juge de première instance portant que le *Lake Winnipeg* était entièrement responsable du premier échouage, mais il a conclu que le juge de première instance avait commis une erreur en statuant que le *Lake Winnipeg* était responsable de toute la période de 27 jours d'arrêt en cale sèche. Comme je partage entièrement les motifs de ma collègue en ce qui a trait au rejet du pourvoi incident, je ne traiterai que de la question soulevée par le pourvoi principal.

En se fondant sur les principes qu'elle tire de la jurisprudence, ma collègue conclut que les pertes su-

ferred as a result of the delay of the ship should be apportioned between what she finds to be the two parties who caused that detention, the *Lake Winnipeg* and the *Kalliopi L.* According to her analysis, to the extent repairs are effected concurrently, the loss is apportioned equally, otherwise the loss falls on the party causing that loss.

While I agree with my colleague that *The Haversham Grange*, [1905] P. 307, and *Carslogie Steamship Co. v. Royal Norwegian Government (The Carslogie)*, [1952] A.C. 292, bear heavily in the resolution of the issue in this case, I must respectfully disagree with her analysis and the conclusions she draws from the cases. It is my opinion that *The Haversham Grange* and *The Carslogie* are consistent with one another and are applicable to the issue confronting us in this appeal.

Before turning to these cases I will refer briefly to the works of McGuffie, *The Law of Collisions at Sea* (1961), and McGregor, *McGregor on Damages* (15th ed. 1988). At page 26 of her reasons, McLachlin J. sets out a passage from each and concludes that "[there] is a welter of confused and confusing jurisprudence, a state of affairs reflected in the fact that the two leading scholars commenting on it arrive at different conclusions as to the rules applicable to this case." Both authors attempt to summarize the law in this area; McGuffie sets out a number of propositions, while McGregor divides the case law into four separate areas. To end up with a true comparison, one must choose a proposition from each that proceeds from the same jurisprudential base. Due to the summary nature of the works, there is some difficulty in comparing their respective positions. I will however attempt to set out what, in my opinion, are the proper corresponding propositions.

To begin with, to be meaningful the proposition cited by my colleague from McGregor's work must, in my opinion, be viewed in its proper context. For ease of reference I will reproduce here the proposi-

bies par suite du délai du navire devraient être réparties entre les deux parties qui, selon elle, ont causé cet arrêt, soit le *Lake Winnipeg* et le *Kalliopi L.* Selon son analyse, dans la mesure où les réparations sont effectuées simultanément, la perte est répartie également; dans le cas contraire, la perte est supportée par la partie qui en est la cause.

b Même si je conviens avec ma collègue que les arrêts *The Haversham Grange*, [1905] P. 307, et *Carslogie Steamship Co. v. Royal Norwegian Government (The Carslogie)*, [1952] A.C. 292, ont une importance décisive pour la résolution du point en litige dans le présent pourvoi, avec égards je dois dire que je ne partage pas son analyse et les conclusions qu'elle tire de ces arrêts. Je suis d'avis que les arrêts *The Haversham Grange* et *The Carslogie* sont compatibles l'un avec l'autre et qu'ils s'appliquent à la question dont nous sommes saisis dans le présent pourvoi.

e Avant d'aborder ces arrêts, je mentionnerai brièvement les ouvrages de McGuffie, *The Law of Collisions at Sea* (1961), et de McGregor, *McGregor on Damages* (15^e éd. 1988). À la page 26 de ses motifs, le juge McLachlin cite un extrait de chaque auteur et conclut qu'il y a «une masse de jurisprudence confuse et déroutante, un état de choses qui se reflète dans le fait que deux auteurs éminents qui l'ont commentée arrivent à des conclusions différentes quant aux règles applicables dans ce cas.» Les deux auteurs tentent de résumer le droit applicable dans ce domaine; McGuffie énonce un certain nombre de propositions tandis que McGregor divise la jurisprudence en quatre domaines distincts. Pour pouvoir les comparer vraiment, il faut choisir une proposition de chaque auteur qui provient de la même base jurisprudentielle. En raison de la nature sommaire des ouvrages, il est quelque peu difficile de comparer les positions respectives des auteurs. Je tenterai toutefois d'établir quelles sont, selon moi, les propositions correspondantes appropriées.

En premier lieu, pour qu'elle soit significative, la proposition tirée de l'ouvrage de McGregor que cite ma collègue, doit, à mon avis, être examinée dans son contexte propre. Pour des raisons de commodité, je

tion McLachlin J. extracts from McGregor at p. 27 of her reasons:

It would therefore seem clear that even where only one casualty is caused tortiously and the other without liability upon anyone, as by heavy weather, the dock expenses and loss of profits will be attributable solely to the casualty first in time. If that is the casualty caused by the tortfeasor he will be wholly liable, but if it is the casualty caused by the heavy weather the plaintiff will have no redress.

This quotation occurs within a larger discussion centred on *The Haversham Grange*, a discussion that attempts to solve the question of liability when two events, each in isolation, render a ship unseaworthy and consequently in need of dry dock. Such a situation is mirrored by the facts in the instant case. At page 787, McGregor concludes that in such a case:

... the sequence of casualties becomes important and the loss of profits and the dock expenses will be properly attributed to the first in time.

McGregor goes on to discuss *The Haversham Grange* and the House of Lords decision in *The Carslogie*, and how these cases lead one to this result. It is within this larger context, a discussion of *The Haversham Grange*, that the above quotation must be evaluated.

In order to compare this statement with one of the propositions set out by McGuffie, one must choose that proposition which flows from the same case, *The Haversham Grange*. The proposition so chosen, located at p. 398 reads:

(6) If it is necessary to effect collision repairs in respect of two collisions, damages for detention are payable by the wrongdoer in the first collision, so far as not increased by the second.

In my opinion, this comparison is the more accurate one. In addition, the summaries found in McGregor's work offer more in the way of factual background and analysis. The propositions found in McGuffie's

reproduis ici la proposition de l'ouvrage de McGregor, citée par le juge McLachlin à la p. 27 de ses motifs:

[TRADUCTION] Il semblerait donc clair que même lorsqu'un seul sinistre est causé par un acte délictuel et que l'autre ne résulte de la responsabilité de personne, comme dans le cas de gros temps, les frais de mise en cale sèche et la perte de profits seront attribuables exclusivement au sinistre qui survient le premier dans le temps. Si ce sinistre est causé par l'auteur du délit, ce dernier est entièrement responsable, mais si le sinistre est causé par le gros temps, le demandeur ne bénéficie d'aucun redressement.

Cette citation est tirée d'une discussion plus large de l'arrêt *The Haversham Grange*, discussion qui tente de déterminer la responsabilité lorsque deux événements, isolés l'un de l'autre, rendent un navire non navigable et le forcent ainsi à entrer en cale sèche. C'est précisément la situation en l'espèce. À la page 787, McGregor conclut qu'en pareil cas:

[TRADUCTION] ... l'ordre de succession des sinistres devient important et la perte de profits et les frais de mise en cale sèche seront justement attribués au premier sinistre dans le temps.

McGregor, poursuivant l'étude de l'arrêt *The Haversham Grange* et de l'arrêt de la Chambre des lords dans l'affaire *The Carslogie*, démontre comment ces deux arrêts mènent à ce résultat. C'est dans ce contexte plus large de la discussion de l'arrêt *The Haversham Grange* que l'extrait cité plus haut doit être interprété.

Pour pouvoir comparer cette déclaration avec l'une des propositions établies par McGuffie, il faut choisir la proposition qui est inspirée du même arrêt, soit *The Haversham Grange*. La proposition ainsi choisie, qui figure à la p. 398, porte:

[TRADUCTION]

(6) S'il est nécessaire d'effectuer des réparations découlant des deux abordages, les dommages relatifs à l'arrêt sont attribuables à l'auteur du premier abordage, dans la mesure où ces dommages ne sont pas augmentés par le deuxième abordage.

À mon avis, cette comparaison est plus exacte. De plus, les résumés qui figurent dans l'ouvrage de McGregor comportent davantage d'éléments contextuels et analytiques. En comparaison, les propositions

work seem vacuous in comparison, due to the acontextual fashion in which they are presented. In my opinion, his analysis is unhelpful and confusing.

As far then as these two authors are concerned, I respectfully disagree with my colleague's conclusion that they are in conflict. Furthermore, I feel more comfortable in relying upon the work of McGregor.

I turn now to a consideration of *The Carslogie*, and *The Haversham Grange*. It is my contention that the results in these two cases are not inconsistent, and further, that the proper application of these two cases resolves the issue here.

The facts of *The Haversham Grange* are strikingly similar to those in the present case; therefore I will set them out at some length. The ship *Maureen* was struck by the ship *Caravellas* and, on the following day, was struck by the *Haversham Grange*. The damage incurred as a result of either collision would have necessitated time in dry dock. The repairs consequent upon the two collisions were carried out at the same time. The repairs due to the second collision did not increase the amount of time spent in dry dock. Carried out alone, repairs due to the first collision would have required 22 days, while repairs due to the second collision would have required only six. The owners of the *Maureen* claimed against the *Haversham Grange* for the six days detention time.

The Registrar rejected the *Maureen's* claim. Gorell Barnes, President, on a motion in objection to the Registrar's decision, upheld the decision of the Registrar on the ground that as the *Maureen* had already been rendered unseaworthy and in need of dry docking due to the first incident, the repairs required by the second collision were not a factor in her delay and thus the *Haversham Grange* should bear no responsibility for the time spent in dry dock.

It must be stressed that, on appeal, the claim against the *Haversham Grange* for loss of profit was abandoned. Therefore, the bulk of the reasons rendered on appeal were concerned solely with the issue

qui figurent dans l'ouvrage de McGuffie apparaissent vides de sens, en raison de leur présentation hors contexte. À mon avis, l'analyse de ce dernier auteur n'est pas utile et est source de confusion.

En ce qui a trait à ces deux auteurs, je ne partage pas la conclusion de ma collègue portant qu'ils sont en contradiction. De plus, je préfère me fonder sur l'ouvrage de McGregor.

J'aborde maintenant l'examen des arrêts *The Carslogie* et *The Haversham Grange*. J'estime que les résultats de ces deux arrêts ne sont pas incompatibles et qu'en outre une juste application de ces deux arrêts permet de trancher la question en litige.

Les faits de l'affaire *The Haversham Grange* sont remarquablement semblables à ceux de l'espèce; je les relaterai donc assez en détail. Le navire *Maureen* a été abordé par le navire *Caravellas* puis, le lendemain, par le navire *Haversham Grange*. Les avaries subies par suite de chacun des deux abordages auraient nécessité un arrêt en cale sèche. Les réparations rendues nécessaires par suite des deux abordages ont été effectuées en même temps. Les réparations découlant du deuxième abordage n'ont pas augmenté la période d'arrêt en cale sèche. Si elles avaient été effectuées séparément, les réparations entraînées par le premier abordage auraient exigé 22 jours, tandis que les réparations entraînées par le deuxième abordage n'auraient nécessité que six jours. Les propriétaires du *Maureen* ont réclamé du *Haversham Grange* les six jours d'arrêt.

Le registraire a rejeté la réclamation du *Maureen*. Le président Gorell Barnes, qui a entendu la requête d'opposition à la décision du registraire, a maintenu cette décision en se fondant sur le motif suivant: puisque le premier incident avait entraîné la non navigabilité du *Maureen* et la nécessité d'un arrêt en cale sèche, les réparations nécessitées par le deuxième abordage n'étaient pas un facteur de l'arrêt du navire et, partant, le *Haversham Grange* ne devait pas être tenu responsable du temps passé en cale sèche.

Il y a lieu de souligner que, lors de l'appel, la réclamation pour perte de profits faite contre le *Haversham Grange* a été abandonnée. Par conséquent, une grande partie des motifs rendus en appel

of dock dues and other expenses which the Court of Appeal apportioned between the two wrongdoers. In so far as the issue of the claim for detention of the ship was discussed, the Court of Appeal confirmed the opinion of the President. At page 317 Collins M.R. stated:

It turns out that the ship must have been, and in point of fact was, detained the whole time in dock by the repairs which had to be executed in consequence of the damage done by the first of the two ships, the *Caravellas*, and that in point of fact although the repairs occasioned by the *Haversham Grange* were done simultaneously, the ship was not detained an hour longer by reason of that fact. In view of that state of things, it seems to me impossible to say that any claim for demurrage exists against the *Haversham Grange*, and that, therefore, so far as that part of the case is concerned, it must be dismissed.

The internal inconsistency in *The Haversham Grange* that my colleague refers to appears to have been eliminated by the House of Lords in *The Carslogie* which overruled the Court of Appeal on the issue of dock dues. While I will discuss this in greater length when I turn to *The Carslogie*, I would like to note at this point that consideration of that portion of the case apportioning dock dues seems inappropriate in view of the fact that the House of Lords emphatically rejected the reasoning on this point. Therefore, I do not think that any conclusion can be drawn from that part of the case as regards the point in issue here.

In a case prior to *The Carslogie*, the House of Lords considered the Court of Appeal's reasons in *The Haversham Grange* on the issue of loss of profits. In *The Chekiang*, [1926] A.C. 637, an owner of a ship damaged in a collision decided that while the ship was in dry dock for repairs it might as well have its annual refit done, a refit not due for another four months. The question arose as to whether the owner was responsible for that period of detention necessitated by the decision to refit. In this context, Lord Phillimore considered *The Haversham Grange*, and approved of the Court of Appeal's reasons on the detention issue. He extracted from the Court of Ap-

portait uniquement sur la question des frais de mise en cale sèche et autres frais, que la Cour d'appel a répartis entre les deux auteurs de délit. En ce qui a trait à la réclamation fondée sur l'arrêt du navire, la Cour d'appel a confirmé l'opinion du président. À la page 317, le maître des rôles Collins déclare ce qui suit:

[TRADUCTION] Il s'est avéré que le navire a dû être retenu et qu'en fait il a été retenu pendant tout ce temps en cale sèche par les réparations qu'il fallait effectuer par suite des avaries causées par le premier des deux navires, le *Caravellas*, et qu'en fait, même si les réparations occasionnées par le *Haversham Grange* ont été effectuées simultanément, le navire n'a pas été arrêté une heure de plus en raison de ce fait. Compte tenu de cet état de choses, il me semble impossible d'accueillir une demande de surestaries contre le *Haversham Grange*, et par conséquent, en ce qui a trait à cette partie de l'affaire, il y a lieu de la rejeter.

La contradiction interne dans l'arrêt *The Haversham Grange*, à laquelle ma collègue fait référence, semble avoir été éliminée par la Chambre des lords dans l'arrêt *The Carslogie* qui a renversé l'arrêt de la Cour d'appel sur la question des frais de mise en cale sèche. Même si j'examinerai plus en détail cet aspect lorsque j'aborderai l'arrêt *The Carslogie*, j'aimerais souligner dès maintenant qu'il semble inapproprié de retenir cette partie de l'arrêt qui prononce le partage des frais de mise en cale sèche, compte tenu du fait que la Chambre des lords a formellement rejeté le raisonnement sur cette question. Par conséquent, je ne crois pas qu'on puisse tirer quelque conclusion de cette partie de l'arrêt en ce qui a trait à la question qui se pose ici.

Dans une affaire antérieure à celle du *Carslogie*, la Chambre des lords a examiné les motifs rendus par la Cour d'appel dans l'arrêt *The Haversham Grange* sur la question de la perte de profits. Dans l'affaire *The Chekiang*, [1926] A.C. 637, le propriétaire d'un navire endommagé dans un abordage a décidé de profiter du temps d'arrêt en cale sèche, nécessité par les réparations, pour procéder immédiatement au radoub annuel, soit quatre mois avant le temps prévu. La question s'est alors posée de savoir si le propriétaire était responsable de la période d'arrêt correspondant à la décision de radouer le navire. Dans ce contexte, lord Phillimore a examiné l'arrêt *The Haversham*

peal's reasons a larger and more general expression of principle. At page 653, Lord Phillimore set out the principle in these words:

If a vessel has got to go into dry dock for a periodical survey for class or in the case of King's ships by the practice of the Admiralty, or to repair previous damage, her detention for repairs due to some collision which occurs after the previous damage or after the determination to put her into dry dock has been made, will not be a charge against the wrongdoer; otherwise it will.

Interestingly, this case also foreshadowed the decision of the House of Lords in *The Carslogie* which overruled that portion of the Court of Appeal's reasons in *The Haversham Grange* that apportioned dock dues. At page 653, Lord Phillimore disapproved of the manner in which the dock expenses were dealt with, calling the ground used by the Court of Appeal to distinguish between them and the damage due to detention, "not very easy to appreciate" but left reconsideration for the future.

I turn now to *The Carslogie*. This more recent House of Lords decision is, in my view, consistent with *The Haversham Grange*. Furthermore, *The Carslogie*, renders the decision in *The Haversham Grange* internally consistent and provides strong support for the result, a result that should, in my opinion, obtain on the facts of the case before us.

The facts in *The Carslogie* are these. The *Carslogie* ran into the *Heimgar*. There was an admission of liability on the part of the *Carslogie*. Temporary repairs were effected but permanent repairs had to be carried out in the United States. Important for an understanding of the result in this case is the fact that, after the collision with the *Carslogie* and prior to crossing the Atlantic, the *Heimgar* was given a certificate of seaworthiness, authorizing her to be continued in her present class without fresh record of survey, subject to permanent repairs at the owner's convenience. She was held to be fit to carry dry and perishable cargoes. During the crossing of the Atlan-

Grange et approuvé les motifs de la Cour d'appel sur la question de l'arrêt. Il a tiré des motifs de la Cour d'appel un principe exprimé en termes plus larges et plus généraux. À la page 653, lord Phillimore a exprimé le principe en ces termes:

[TRADUCTION] Si un navire doit être mis en cale sèche pour une visite périodique de classification, ou, dans le cas des navires du Roi, pour l'application des règles de l'Amirauté, ou pour la réparation de dommages antérieurs, son arrêt pour fins de réparations découlant d'un abordage qui s'est produit après le dommage antérieur ou après la décision de le mettre en cale sèche ne sera pas à la charge de l'auteur de délit; dans le cas contraire, il sera à sa charge.

Fait intéressant, cet arrêt laissait également présager l'arrêt que rendrait la Chambre des lords dans l'affaire *The Carslogie*, qui a renversé cette partie des motifs de la Cour d'appel dans l'arrêt *The Haversham Grange* portant répartition des frais de mise en cale sèche. À la page 653, lord Phillimore a désapprouvé la façon dont les frais de mise en cale sèche avaient été traités, en déclarant que le motif invoqué par la Cour d'appel pour distinguer ces frais des dommages découlant de la période d'arrêt [TRADUCTION] «n'était pas très facile à apprécier»; il a toutefois reporté à plus tard un nouvel examen de la question.

J'aborde maintenant l'arrêt *The Carslogie*. Cet arrêt plus récent de la Chambre des lords est à mon avis compatible avec l'arrêt *The Haversham Grange*. De plus, l'arrêt *The Carslogie* rend à l'arrêt *The Haversham Grange* sa logique interne et appuie fortement le résultat obtenu, résultat qui, à mon avis, devrait s'appliquer aux faits de la présente instance.

Voici les faits de l'affaire *The Carslogie*. Le navire *Carslogie* est entré en collision avec le navire *Heimgar*. On a admis la responsabilité du *Carslogie*. Des réparations temporaires ont été effectuées, mais les réparations permanentes devaient être faites aux États-Unis. Autre fait important pour la compréhension du résultat obtenu dans cette affaire, après l'abordage par le *Carslogie* et avant la traversée de l'Atlantique, le navire *Heimgar* avait reçu un certificat de navigabilité qui l'autorisait à conserver sa cote actuelle sans devoir obtenir un nouveau rapport de visite, pourvu que les réparations permanentes soient effectuées à la convenance du propriétaire. On a dé-

tic, the *Heimgar* encountered heavy weather and sustained such damage as rendered her unseaworthy. This necessitated immediate dry docking. Thus, prior to encountering rough weather on the Atlantic, the *Heimgar* was a seaworthy vessel, capable of earning profits for her owners. Repairs due to the collision and to heavy weather, as well as the owner's repairs were all carried out at the same time. Of the 50 days in dry dock, it was agreed that 10 days should be allocated to the repair of the collision damage and 30 for the weather damage. The question for the House of Lords was whether the owners of the *Carslogie* were liable for the 10 days detention. The House of Lords answered this question in the negative.

In order to support my contention that the result in this case is consistent with and supportive of that in *The Haversham Grange*, it is necessary to quote at some length from the reasons in *The Carslogie*. It will be seen that the House of Lords both clarifies the reasoning of the Court of Appeal in *The Haversham Grange*, and also resolves the issue facing them in a manner consistent with that case.

After setting out some of the basic principles referred to by my colleague McLachlin J., Viscount Jowitt offered what is, to my mind, one of the most important principles in resolving questions of liability for loss of profit in cases such as these. At pages 300-301, he stated:

If I may use the expression of Bucknill L.J. . . . damages are payable for the detention of a ship because she is "a profit-earning machine". If she ceases to be a profit-earning machine it follows that she can sustain no damage from being detained until she again becomes capable of earning profit. In other words, it is not enough to consider whether the ship was detained by the wrongful act of the defendant. It is essential to consider whether damages were caused to the plaintiff by reason of such detention. [Emphasis added.]

terminé qu'il était en état de transporter des denrées sèches et périssables. Au cours de la traversée de l'Atlantique, le *Heimgar* a rencontré du gros temps et subi d'autres dommages qui l'ont rendu incapable de tenir la mer. Il a fallu immédiatement le mettre en cale sèche. Ainsi, avant de rencontrer du gros temps sur l'Atlantique, le *Heimgar* était un navire capable de tenir la mer et de rapporter des profits à ses propriétaires. Les réparations des dommages attribuables à l'abordage et imputables au gros temps, de même que les réparations désirées par le propriétaire ont toutes été effectuées au même moment. Sur les 50 jours en cale sèche, on a convenu que 10 devaient être alloués à la réparation des dommages attribuables à l'abordage et 30 à la réparation des dommages imputables au gros temps. La Chambre des lords devait décider si les propriétaires du *Carslogie* étaient responsables des 10 jours d'arrêt. La Chambre des lords a répondu à cette question par la négative.

Pour étayer ma prétention que le résultat dans cette affaire se concilie avec celui de l'arrêt *The Haversham Grange*, et l'appuie, il y a lieu de citer certains extraits des motifs de l'arrêt *The Carslogie*. On verra que la Chambre des lords clarifie le raisonnement de la Cour d'appel dans l'arrêt *The Haversham Grange*, et résout en même temps la question dont elle était saisie d'une façon qui s'harmonise avec cet arrêt.

Après avoir fait état de certains des principes fondamentaux auxquels réfère ma collègue le juge McLachlin, le vicomte Jowitt a établi ce qui, selon moi, constitue l'un des principes les plus importants pour résoudre les questions de responsabilité en matière de perte de profits dans des cas semblables. Aux pages 300 et 301, il a déclaré:

[TRADUCTION] Pour reprendre l'expression du lord juge Bucknill [. . .] l'arrêt d'un navire donne ouverture au paiement de dommages-intérêts parce que le navire est «une machine lucrative». S'il cesse d'être une machine lucrative, il s'ensuit que son arrêt ne peut lui causer aucun dommage jusqu'à ce qu'il devienne à nouveau capable de procurer des profits. En d'autres mots, il ne suffit pas de se demander si l'arrêt du navire est imputable à l'acte délictuel du défendeur. Il est essentiel d'examiner si les dommages ont été causés au demandeur en raison de cet arrêt. [Je souligne.]

Viscount Jowitt proceeded to distinguish the cause of detention from the cause of loss of profit, a distinction that is seized on in all of the opinions in the case. Viscount Jowitt noted that the cause of loss of profit in this case was the heavy weather damage since the *Heimgar* was a profit-making, seaworthy vessel after the collision and prior to the crossing of the Atlantic. While the collision may have been a cause of her detention, it did not figure in the loss of profits.

As to *The Haversham Grange*, Viscount Jowitt disapproved of that portion of the case dealing with dock dues but noted at p. 303 that, "... the decision as to damages for delay was correct." At page 306 he stated that there was no conflict between the result in *The Carslogie* and *The Haversham Grange*. He reconciled these cases, along with *The Hawk* (1927), 30 Ll. L. Rep. 32, a case similar to *The Carslogie*, *supra*, with these words:

My Lords, both in *The Hawk* and in the present case the unseaworthiness was caused by an event which happened after the collision, and I see nothing in the rule laid down in *The Haversham Grange* which in any way conflicts with the decision in *The Hawk*. That rule ... rightly treats the first wrong-doer who renders the vessel unseaworthy as responsible for the consequent delay, notwithstanding the act of a second wrong-doer who also rendered the ship unseaworthy ...

Although the opinions of the other Lords depart little from the reasoning of Viscount Jowitt, I will nevertheless refer to them briefly.

Lord Normand also had little difficulty in reconciling *The Carslogie* and *The Haversham Grange*. He made clear that the sequence of events is largely irrelevant. Viewed superficially in terms of sequence, the cases are indeed hard to reconcile. After discussing *The Haversham Grange*, Lord Normand, at p. 310, provided the proper perspective, a perspective similar

Le vicomte Jowitt a ensuite fait une distinction entre la cause de l'arrêt et la cause de la perte de profits, distinction qui est reprise dans toutes les opinions exprimées dans cette affaire. Le vicomte Jowitt a souligné que la cause de la perte de profits dans cette affaire était l'avarie imputable au temps puisque le *Heimgar* était un navire lucratif, en bon état de navigabilité après l'abordage et avant la traversée de l'Atlantique. Bien que l'abordage ait pu être une cause de son arrêt, il n'avait eu aucun effet sur la perte de profits.

Quant à l'affaire *The Haversham Grange*, le vicomte Jowitt a désapprouvé cette partie de l'arrêt qui portait sur les frais de mise en cale sèche, mais a souligné à la p. 306 que [TRADUCTION] «... la décision était fondée en ce qui a trait aux dommages-intérêts pour l'arrêt.» À la page 306, il a déclaré qu'il n'y avait aucun conflit entre le résultat de l'arrêt *The Carslogie* et celui de l'arrêt *The Haversham Grange*. Il a concilié ces arrêts, de même que l'arrêt *The Hawk* (1927), 30 Ll. L. Rep. 32, arrêt semblable à celui du *Carslogie*, précité, en ces termes:

[TRADUCTION] Vos Seigneuries, à la fois dans l'affaire *The Hawk* et en l'espèce, la non navigabilité a été causée par un événement qui est survenu après l'abordage, et je ne vois rien dans la règle établie dans l'arrêt *The Haversham Grange* qui entre en conflit avec l'arrêt *The Hawk*. Cette règle [...] traite justement le premier auteur de délit qui rend le navire non navigable comme le responsable de l'arrêt qui en résulte, nonobstant l'action d'un deuxième auteur de délit qui a lui aussi rendu le navire non navigable ...

Même si les opinions exprimées par les autres lords se démarquent très peu du raisonnement du vicomte Jowitt, je vais toutefois les mentionner brièvement.

Lord Normand n'a pas non plus eu beaucoup de difficulté à concilier les arrêts *The Carslogie* et *The Haversham Grange*. Il a précisé que l'ordre de succession des événements est en grande partie non pertinent. S'ils sont examinés superficiellement sous l'angle de l'ordre de succession des événements, les arrêts sont en effet difficiles à concilier. Après avoir discuté de l'arrêt *The Haversham Grange*, lord Normand, à la p. 310, a placé les choses dans leur propre

to that enunciated by Viscount Jowitt and one that allows the two cases to stand together:

As in that case [*The Haversham Grange*] so in this the claim fell to be disallowed because the plaintiffs failed to prove that the ship could have earned profits during the period of detention caused by the repairs rendered necessary by the defendants' tort.

Further, at p. 311:

Bucknill L.J. fell into what I humbly think is the error of supposing that *The Haversham Grange* is authority for a rule that liability for detention attaches to a tortfeasor merely because the damage done by his tort is prior in time to a subsequent damage, whether caused by a tort or by some other cause . . . if the fact is that one of two casualties made the vessel unseaworthy and the other did not, the problem of liability is solved and the time sequence is irrelevant. In *The Haversham Grange* the time sequence was important because the damage suffered by the *Maureen* in each of the two collisions was enough to make her unseaworthy. [Emphasis added.]

Like the other Lords, Lord Normand concluded that, as the *Heimgar* was a profit-earning vessel prior to incurring the heavy weather damage, the loss of earnings was not caused by the collision.

Lord Tucker made the same important point; sequence in and of itself means little. Only when the perspective is broadened by an examination of the existing state of the vessel can a principled decision regarding liability be made. He noted that an examination of the cases from the viewpoint of where liability is found ultimately to rest, on the intervening or initial casualty, is misleading and confusing. He explained, at pp. 316-17:

. . . both the *Hauk* and the *Heimgar* were rendered unseaworthy by events which happened after the collision in each case. So far as the claim for demurrage was concerned in *The Haversham Grange*, it was rejected not because the collision between the *Maureen* and the *Haversham Grange* was subsequent to the collision with the *Caravellas*, but because it turned out that the *Maureen* must have been and in point of fact was detained the whole time in dock for the repairs which had to be

perspective, perspective semblable à celle qu'a énoncée le vicomte Jowitt et qui permet de concilier ces deux arrêts:

a [TRADUCTION] Comme dans cette affaire [*The Haversham Grange*], de même qu'en l'espèce, la réclamation a été rejetée parce que les demandeurs n'ont pas prouvé que le navire aurait pu rapporter des profits pendant la période d'arrêt imputable aux réparations rendues nécessaires par le délit du défendeur.

Plus loin, à la p. 311, il précise que:

[TRADUCTION] Le lord juge Bucknill a commis selon moi l'erreur de supposer que l'arrêt *The Haversham Grange* établit une règle portant que la responsabilité pour l'arrêt incombe à l'auteur de délit uniquement parce que le dommage causé par son délit est antérieur dans le temps à un dommage subséquent, qu'il soit causé par un délit ou par une autre cause [. . .] si dans les faits l'un seulement des deux sinistres a rendu le navire non navigable, le problème de la responsabilité est résolu et l'ordre chronologique est sans pertinence. Dans l'arrêt *The Haversham Grange*, l'ordre chronologique était important puisque les dommages subis par le *Maureen* lors de chacun des deux abordages suffisaient à le rendre non navigable. [Je souligne.]

À l'instar des autres lords, lord Normand a conclu que, puisque le *Heimgar* était un navire lucratif avant de subir des avaries imputables au gros temps, la perte de profits n'avait pas été causée par l'abordage.

Lord Tucker a souligné le même point important: en lui-même, l'ordre chronologique est peu significatif. Ce n'est que dans une perspective élargie par l'examen de l'état du navire qu'on peut rendre une décision de principe quant à la responsabilité. Il a noté qu'un examen des arrêts qui se limiterait à observer à quel sinistre, intermédiaire ou initial, la responsabilité est finalement imputable, est trompeur et source de confusion. Il s'en explique aux pp. 316 et 317:

[TRADUCTION] . . . le *Hauk* et le *Heimgar* ont tous deux été rendus non navigables par des événements qui se sont produits après l'abordage dans chaque cas. En ce qui a trait aux surestaries dans l'affaire *The Haversham Grange*, la demande a été rejetée non parce que l'abordage entre le *Maureen* et le *Haversham Grange* est survenu subséquentment à l'abordage avec le *Caravellas*, mais parce qu'il s'est avéré que le *Maureen* a dû être retenu et qu'en fait il a été retenu pendant tout ce

executed in consequence of the damage done by the *Caravellas* which had rendered her unseaworthy. It was immaterial that the damage done by the *Haversham Grange* would also by itself have made the *Maureen* unseaworthy or that it occurred after the first collision. [Emphasis added.]

The judgment of Lord Morton of Henryton is to the same effect.

Before applying this reasoning to the facts of the case before us, I will briefly comment on the comparison of loss of profit cases in the shipping area with personal injury cases. While, as my colleague McLachlin J. points out at p. 28 of her reasons, the general principles may be the same, their application is of necessity different. Inherent differences in the nature of the injuries sustained militate against any meaningful comparisons between the two areas. The problems that may arise upon such an attempt can be seen in the difficulties experienced by the court in the personal injuries case referred to by McLachlin J., *Baker v. Willoughby*, [1969] 1 Q.B. 38.

Another example in the case law of an attempted comparison can be found in *Stene and Lakeman Construction v. Evans and Thibault* (1958), 24 W.W.R. 592 (Alta. S.C.A.D.). At trial, *The Carslogie* was held to be inapplicable. On appeal, McBride J.A. implicitly warned against such comparisons. At page 596 he spoke of his inability to find any meaningful similarities in the shipping cases:

I find it difficult to see any similarity or parallel between a seaworthy motor vessel damaged but still requiring further repairs because of original collision damage, then later and further severely damaged in mid-Atlantic, and the plaintiff Stene's position after the doctors had done all they could for him with respect to the first accident and he had made his maximum recovery and had started to learn accountancy.

It seems to me that a more meaningful use of the principles in the shipping cases occurs in *Perform-*

temps en cale sèche pour des réparations qu'il fallait effectuer par suite des avaries causées par le *Caravellas* qui l'avaient rendu non navigable. Il importe peu que l'avarie causée par le *Haversham Grange* ait pu en elle-même rendre le *Maureen* non navigable ou qu'elle ait pu se produire après le premier abordage. [Je souligne.]

L'opinion de lord Morton de Henryton va dans le même sens.

Avant d'appliquer ce raisonnement aux faits de la présente instance, j'aimerais commenter brièvement la comparaison qu'on fait entre les cas de pertes de profits dans le domaine de la navigation et ceux relatifs à des blessures corporelles. Bien que, comme le souligne ma collègue le juge McLachlin à la p. 28 de ses motifs, les principes généraux soient les mêmes, leur application est nécessairement différente. Des différences inhérentes à la nature des préjudices subis empêchent toute comparaison significative entre les deux domaines. Les problèmes qui peuvent se poser lorsqu'on tente une telle comparaison se reflètent dans les difficultés éprouvées par la cour dans l'arrêt *Baker v. Willoughby*, [1969] 1 Q.B. 38, mentionné par le juge McLachlin, où il s'agissait de blessures corporelles.

Nous pouvons trouver un autre exemple d'une tentative de comparaison de ces deux domaines dans l'arrêt *Stene and Lakeman Construction v. Evans and Thibault* (1958), 24 W.W.R. 592 (C.S.D.A. Alb.). Au procès, le juge a conclu que l'arrêt *The Carslogie* ne s'appliquait pas. Le juge McBride de la Cour d'appel a implicitement déconseillé de procéder à de telles comparaisons. À la page 596, il a déclaré ne pouvoir trouver quelque similitude significative dans les affaires de navigation:

[TRADUCTION] Je trouve difficile de voir quelque similarité ou parallèle entre un navire capable de tenir la mer qui a été endommagé mais qui a besoin de réparations supplémentaires par suite de dommages causés par un premier abordage, qui subit par la suite de graves avaries au milieu de l'Atlantique, et la position du demandeur Stene, après que les médecins aient fait leur possible à la suite du premier accident, et qu'il ait pleinement recouvré la santé et entrepris des études de comptabilité.

Il me semble qu'une utilisation plus significative des principes établis dans les affaires de navigation

ance Cars Ltd. v. Abraham, [1962] 1 Q.B. 33, in that, as in the shipping cases, the issue revolved around property damage. In this case, a car was involved in two collisions. The damage done was slight although the first collision necessitated the respraying of the whole of the lower part of the car. As the plaintiff was unable to recover the amount needed for respraying from the first tortfeasor, he reasoned that, as the damage caused by the second tortfeasor would have independently required respraying, he would look to the second tortfeasor for recovery of this cost. Lord Evershed M.R. in coming to a conclusion, relied partly on the reasoning in *The Carslogie* and *The Haversham Grange*. At page 40, he concluded:

In my judgment in the present case the defendant should be taken to have injured a motor-car that was already in certain respects (that is, in respect of the need for respraying) injured; with the result that to the extent of that need or injury the damage claimed did not flow from the defendant's wrongdoing. [Emphasis added.]

While in the case before us liability for the cost of repairs is not in issue, I have referred to this case to illustrate what is, in my opinion, a more appropriate context for meaningful use to be made of those principles laid down in the shipping cases. The conclusion reached by Lord Evershed M.R. is also helpful in the search for a principled conclusion in the case presently before us.

I turn now to the disposition in this case. As I have hopefully made clear above, the two leading cases, *The Haversham Grange* and *The Carslogie* can stand side by side and lead to a principled resolution of the issue in the present appeal. The necessary result is that the *Lake Winnipeg*, which was solely responsible for the first incident which required 27 days in dry dock, is wholly responsible for the profit loss due to this detention. It is not sufficient in this case merely to determine that the damage caused by the second incident was a cause of the detention. Notwithstanding an affirmative answer to this question, one must, on the principles set out above, answer the further and more important question of liability for loss of

est illustrée dans l'arrêt *Performance Cars Ltd. v. Abraham*, [1962] 1 Q.B. 33, puisque, comme dans les affaires de navigation, la question portait sur des dommages matériels. Dans cette affaire, une automobile avait subi deux collisions. Le dommage occasionné était léger, mais la première collision avait nécessité l'application d'une nouvelle peinture sur toute la partie inférieure de l'automobile. Comme le demandeur ne pouvait récupérer de l'auteur du premier délit la somme nécessaire pour la nouvelle peinture, il a soutenu que, puisque les dommages causés par le deuxième auteur de délit auraient en eux-mêmes nécessité l'application d'une nouvelle peinture, il pouvait exiger de l'auteur du deuxième délit le remboursement de ces frais. Lord Evershed, maître des rôles, s'est fondé en partie sur le raisonnement des arrêts *The Carslogie* et *The Haversham Grange* pour arriver à sa conclusion. À la page 40, il conclut comme suit:

[TRADUCTION] À mon avis, en l'espèce, on doit considérer que le défendeur a endommagé une automobile qui était déjà, à certains égards (c.-à-d. en ce qui a trait au besoin d'une nouvelle peinture), endommagée; de sorte que dans la mesure de ce besoin ou de ce préjudice, les dommages revendiqués ne découlaient pas du délit du défendeur. [Je souligne.]

Même si, en l'espèce, le litige ne porte pas sur le coût des réparations, j'ai mentionné cet arrêt pour illustrer ce qui, à mon avis, constitue un contexte plus approprié pour une utilisation significative des principes dégagés dans les affaires de navigation. La conclusion à laquelle est arrivé le maître des rôles lord Evershed est également utile dans la recherche d'une solution de principe en l'espèce.

Il y a lieu maintenant de statuer sur ce pourvoi. Comme j'espère l'avoir clairement démontré, les deux arrêts de principe, *The Haversham Grange* et *The Carslogie*, peuvent se concilier et permettre une solution éclairée du point en litige dans le présent pourvoi. Le résultat qui s'impose est que le *Lake Winnipeg*, seul responsable du premier incident qui a nécessité 27 jours d'arrêt en cale sèche, est entièrement responsable de la perte de profits découlant de cet arrêt. Il ne suffit pas, en l'espèce, de déterminer simplement que le dommage causé par le deuxième incident a été une cause de l'arrêt. Nonobstant une réponse affirmative à cette question, il faut, compte tenu des principes ci-dessus, répondre à la question

profit. While the second incident caused time in dry dock it did not have as a consequence any loss of profit. This conclusion is necessitated both on principle and on the clear reasons on this point offered by the House of Lords. The profit-making enterprise was brought to a halt by the meeting with the *Lake Winnipeg*. Repairs due to the second incident were completed within the 27 days detention required by the first incident. The second incident did not therefore, have as a consequence a diminution in profit-earning. Thus this further question in the determination of liability must be answered in the negative.

As was made clear above, the nature of the second casualty, be it tortious or otherwise, is irrelevant in this determination. It does not seem useful then, in focussing on the nature of the second incident, to characterize this case as a *Carslogie*-type case as does my colleague McLachlin J., at p. 31 of her reasons:

The Carslogie, unlike *The Haversham Grange* but like the case at bar, was a case where the intervening event was not the act of another tortfeasor.

Such a characterization has little place in what is, in my respectful opinion, the proper analytical framework. At page 31 of his factum the appellant states:

... if the first casualty directly prevented the vessel from continuing her profit-making venture and the length of the period of repairs arising from the first casualty exceeded that of any repairs resulting from any other cause, such as a second accident, then the detention and dry docking expenses fall upon the party responsible for the first accident, whether the second accident was caused by the fault of the ship owner, the fault of a third party or the fault of no one, such as heavy weather.

In my opinion, the appellant has, on the facts of this case, asserted a correct proposition of law, one that commends itself to me both on the cases and on principle. On my interpretation of the case law in reach-

supplémentaire et plus importante de la responsabilité à l'égard de la perte de profits. Même si le deuxième incident a nécessité un arrêt en cale sèche, il n'a pas eu pour effet d'entraîner une perte de profits. Cette conclusion s'impose tant à la lumière des principes que des motifs clairs donnés sur ce point par la Chambre des lords. L'entreprise lucrative a été interrompue par suite de la rencontre avec le *Lake Winnipeg*. Les réparations attribuables au deuxième incident ont été effectuées à l'intérieur de l'arrêt de 27 jours nécessité par le premier incident. Le deuxième incident n'a donc pas eu pour conséquence d'entraîner une perte de profits. Il faut donc répondre par la négative à cette question supplémentaire quant à la responsabilité.

Comme je l'ai précisé plus haut, la nature du deuxième sinistre, qu'il soit délictuel ou autre, n'est pas pertinente à cette détermination. Il ne semble donc pas utile, dans l'examen de la nature du deuxième incident, de qualifier la présente affaire comme une affaire du type *Carslogie*, comme le fait ma collègue le juge McLachlin, à la p. 31 de ses motifs:

Contrairement à l'arrêt *The Haversham Grange*, mais comme en l'espèce, l'événement intermédiaire dans l'arrêt *The Carslogie* n'était pas le fait d'un autre auteur de délit.

Il y a peu de place pour une telle qualification si, comme je le crois respectueusement, on utilise le cadre d'analyse approprié. À la page 31 de son mémoire, l'appellant déclare:

[TRADUCTION] ... si le premier sinistre a empêché directement le navire de poursuivre son entreprise lucrative et que la durée de la période de réparation découlant du premier sinistre a excédé celle de toute autre réparation découlant d'une autre cause, comme un deuxième accident, alors l'arrêt et les dépenses liés à la cale sèche sont à la charge de la partie qui est responsable du premier accident, peu importe que le deuxième accident ait été causé par la faute du propriétaire du navire, par la faute d'un tiers ou sans la faute de qui que ce soit, comme en cas de grosse mer.

À mon avis, au regard des faits de l'espèce, l'appellant a exposé une proposition de droit correcte qui s'impose tant eu égard à la jurisprudence qu'en principe. Compte tenu de mon interprétation de la ju-

ing a result in this case, there is no need to “conjure up explanations aimed at reconciling the disparate results in *The Haversham Grange* and *The Carslogie*”. When one adopts the view I take of the cases, in my opinion the result here is clear.

In summary, there is no causal link between the second incident and the loss of profit suffered by the owners of the *Kalliopi L*, such damage being merely coincidental. The *Lake Winnipeg* must, as a consequence bear the responsibility for the full 27 days detention in dry dock.

For the foregoing reasons, I would dismiss the cross-appeal with costs, set aside the judgment of the Court of Appeal as regards the principal appeal and restore the findings of the trial judge, the whole with costs both in the Court of Appeal and in this Court.

The reasons of Gonthier and McLachlin JJ. were delivered by

MCLACHLIN J. (dissenting in part)—

Introduction

This appeal involves a dispute over who should bear the losses resulting from the detention of a ship to repair the damage caused by two unrelated groundings. The respondents were found liable for the injury to the appellant’s ship that resulted from their meeting in the Brockville Narrows section of the St. Lawrence. The repair of this damage would have taken 27 days. Before the repairs were made, the ship ran aground again in an unrelated incident, and suffered damage to another section of the hull. The repair of this injury would have required that the ship be taken out of service for the disputed 14 days. Repairs to the damage arising from both incidents were made some time later in Greece. Because the repairs were effected at the same time, the total time the ship was out of operation was 27 days—the time it would have taken to repair the damage from the first mishap.

risprudence, en concluant comme je le fais, point n’est besoin «de concevoir des explications visant à concilier les résultats discordants des arrêts *The Haversham Grange* et *The Carslogie*». Si l’on adopte
a ma perception de ces arrêts, à mon avis, la conclusion s’impose ici d’emblée.

En bref, il n’existe aucun lien de causalité entre le
b deuxième incident et la perte de profits des propriétaires du *Kalliopi L*, ce dommage n’étant que pure coïncidence. Par conséquent, le *Lake Winnipeg* doit supporter seul la responsabilité intégrale de l’arrêt de 27 jours en cale sèche.

Pour ces motifs, je rejetterais le pourvoi incident avec dépens, j’infirmerrais l’arrêt de la Cour d’appel en ce qui a trait au pourvoi principal et je rétablirais
d le jugement du juge de première instance, le tout avec dépens tant en Cour d’appel que devant notre Cour.

Version française des motifs des juges Gonthier et McLachlin rendus par

LE JUGE MCLACHLIN (dissidente en partie)—

Introduction

Il s’agit en l’espèce de déterminer quelle partie devrait supporter les pertes subies par suite du retrait de service d’un navire en vue de réparer les avaries résultant de deux échouages sans rapport l’un avec l’autre. Les intimés ont été déclarés responsables des avaries subies par le navire des appelantes après que les deux navires se furent croisés dans le détroit de Brockville sur la voie maritime du Saint-Laurent. La réparation de ces avaries aurait pris 27 jours. Avant
g que les réparations ne soient faites, le navire s’est échoué à nouveau au cours d’un incident sans rapport avec le premier, et a subi des avaries à une autre partie de sa coque. La réparation de ces avaries aurait
h nécessité que le navire soit mis hors service pour la période contestée de 14 jours. La réparation des avaries découlant des deux incidents a été faite ultérieurement en Grèce. Parce que les réparations ont été
i faites simultanément, le navire a été hors service pendant 27 jours au total—le temps nécessaire à la
j réparation des avaries découlant de la première mésaventure.

The issue on the appeal is whether the defendants are liable for the loss sustained as a result of the ship's being out of commission the whole period of 27 days, or whether the defendants are entitled to have deducted the 14 days which would have been required in any event to repair the damage caused by the second incident. The trial judge awarded the plaintiffs damages against the defendants for the full 27 days. The Federal Court of Appeal deducted the 14 days from this on account of delay attributed to the second incident. The plaintiffs appeal.

The defendants cross-appeal alleging that the first incident was caused wholly or in part by the negligence of the plaintiffs.

Facts

The appellant, Sunrise Company Limited, is the owner of the *Kalliopi L*, a ship of approximately 16,000 tons and 585 feet. The appellant, Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd., was the agent and operator of the vessel. The respondent vessel, the *Lake Winnipeg*, is a ship of approximately 19,000 tons and 828 feet.

On June 7, 1980, the *Kalliopi L* was travelling down the St. Lawrence Seaway, in transit from Thunder Bay, through Montréal, its final destination being the Black Sea. It was carrying a cargo of rye. The *Lake Winnipeg* was travelling upbound through the Seaway. There was evidence from an independent witness to the effect that the *Lake Winnipeg* was travelling in the centre of the channel. Downbound ships have the right of way, according to the Rules passed pursuant to s. 635 of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9. As required, the appellant vessel had given notice of its location at a check-point, and this information was available to the respondent vessel.

When he saw the *Lake Winnipeg* the pilot of the *Kalliopi L* gave one signal blast, thus indicating a port-to-port meeting. This signal was acknowledged by the captain of the *Lake Winnipeg* but was not acted upon. When it became apparent that the *Lake*

La question en l'espèce est de savoir si les défendeurs sont responsables de la perte subie par suite de la mise hors service du navire pendant la période totale de 27 jours, ou si les défendeurs ont droit à ce que la période de 14 jours qui aurait été de toute façon nécessaire à la réparation des avaries causées par le second incident soit déduite. Le juge de première instance a accueilli l'action en dommages-intérêts des demandereses contre les défendeurs pour toute la période de 27 jours. La Cour d'appel fédérale a déduit 14 jours de cette période en raison du délai attribué au second incident. Les demandereses interjettent appel.

Les défendeurs forment un pourvoi incident dans lequel ils allèguent que le premier incident résulte entièrement ou en partie de la négligence des demandereses.

Les faits

L'appelante Sunrise Company Limited est propriétaire du *Kalliopi L*, un navire d'environ 16 000 tonnes et de 585 pieds de long. L'appelante, Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd., est le mandataire et l'exploitant du navire. Le navire intimé, le *Lake Winnipeg*, est un navire d'environ 19 000 tonnes et de 828 pieds de long.

Le 7 juin 1980, le *Kalliopi L* descendait la voie maritime du Saint-Laurent après avoir quitté Thunder Bay en direction de Montréal, sa destination finale étant la mer Noire. Il transportait une cargaison de seigle. Le *Lake Winnipeg* remontait la voie maritime. Dans son témoignage, un témoin indépendant a affirmé que le *Lake Winnipeg* se trouvait au centre du chenal. Conformément aux règles adoptées en application de l'art. 635 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, ch. S-9, les navires descendants ont priorité de passage. Comme il était tenu de le faire, le navire appelant avait signalé sa position à un poste de contrôle et ces renseignements étaient accessibles au navire intimé.

Lorsqu'il a aperçu le *Lake Winnipeg*, le pilote du *Kalliopi L* a donné un coup de sifflet pour indiquer que les navires se croiseraient par bâbord. Le pilote du *Lake Winnipeg* a répondu à ce signal mais n'y a pas donné suite. Lorsqu'il est devenu clair que le

Winnipeg was not moving to the starboard (right) side of the channel, as it was required to do in order to avoid a collision, the pilot of the *Kalliopi L* moved further to his starboard side of the channel. As a result of being forced into the area adjacent to shore, the *Kalliopi L* became a victim of "bank suction". While trying to free itself from this interaction with the starboard (southern) bank the ship yawed across the river, ran aground on the northern side of the channel and sustained damage. The precise location at which the ship grounded was at the eastern end of Smith Island, near Brockville, Ontario. The ships met in the Brockville Narrows, an area which was described as dangerous by the trial judge, due to the channel's narrow width, a bend in the channel, a cross channel component in the current, and rocks. Visibility that day was excellent. While proceeding upbound to an anchorage area, the *Kalliopi L* sustained damages in a second grounding. The respondents were not involved in this incident.

The ship, while damaged by these two incidents, remained capable of making its planned, projected journey with its cargo across the Atlantic. After being unloaded, it was repaired in Greece. The total time for all repairs was 27 days —the amount of time it would have taken to repair the damage arising from the first incident alone. Fourteen days of this period was also used for the repair of damage arising from the second incident. During this time, the owners incurred costs of dry docking the ship and suffered a loss of earning capacity. The allocation of these consequential losses is the subject of this appeal.

Judgments Below

Federal Court of Canada, Trial Division (Cullen J.)

The trial judge held that the *Lake Winnipeg* had every opportunity to avoid problems because it had warning of the presence of the *Kalliopi L* and it could have calculated how to avoid meeting in the Brockville Narrows. He held that the appellants were not in any way negligent in the situation and that the respondents were completely responsible for the collision. Having so held, he considered it unnecessary

Lake Winnipeg ne virait pas à tribord (le côté droit du chenal), comme il était tenu de le faire pour éviter l'abordage, le pilote du *Kalliopi L* a déporté à tribord, son côté droit du chenal. Parce qu'il a été obligé de se déplacer dans la zone adjacente à la berge, le *Kalliopi L* a été victime d'une «suction de la berge». En voulant se libérer de ce mouvement en direction de la rive droite (méridionale), le navire a dévié en travers du fleuve, s'est échoué du côté nord du chenal et a subi des avaries. Le navire s'est échoué précisément à l'extrémité est de l'île Smith, près de Brockville, en Ontario. Les navires se sont croisés dans le détroit de Brockville, une zone que le juge de première instance a qualifiée de dangereuse en raison de l'étroitesse du chenal, de la courbe qu'il comporte, d'un courant transversal et de rochers. La visibilité était excellente ce jour-là. Alors qu'il remontait la voie maritime jusqu'à un endroit où il pourrait mouiller, le *Kalliopi L* a subi des avaries au cours d'un second échouage. Les intimés n'ont rien eu à voir avec cet incident.

Bien qu'il ait été endommagé par suite de ces deux incidents, le navire a pu compléter sa traversée de l'Atlantique avec sa cargaison. Après avoir été déchargé, il a été réparé en Grèce. Les réparations ont pris en tout 27 jours —le temps qu'il aurait fallu pour réparer les avaries résultant du premier incident seulement. Quatorze jours de cette période ont également été utilisés pour réparer les avaries découlant du second incident. Pendant ce temps, les propriétaires ont engagé des frais de cale sèche et subi une perte de capacité de gain. La répartition de ces pertes résultantes fait l'objet de ce pourvoi.

Les décisions des tribunaux d'instance inférieure

La Cour fédérale du Canada, Section de première instance (le juge Cullen)

Le juge de première instance a conclu que le *Lake Winnipeg* avait eu toutes les chances d'éviter des problèmes parce qu'il avait été avisé de la présence du *Kalliopi L* et parce qu'il aurait pu se comporter de façon à éviter la rencontre dans le détroit de Brockville. Il a conclu que les appelantes n'avaient été aucunement négligentes et que les intimés étaient entièrement responsables de l'abordage. Compte tenu de cette conclusion, il a estimé qu'il n'était pas nécessaire de traiter la question du partage de la respon-

to deal with the issue of apportionment of liability under the *Canada Shipping Act*.

With regard to damages, he held:

I feel bound on the evidence to find that 27 days dry docking was required, and the damage caused by the second grounding was coincidental to the main damage caused by the first grounding. If there had been no second grounding, the 27 days would still have been required for repairs.

Federal Court of Appeal (Pratte, Hugessen and Desjardins JJ.)

Hugessen J. noted, for the court, that, in the absence of palpable and manifest error, an appeal court would not interfere with the findings of a trial judge. As there was evidence to support each of the findings of fact, the court declined to disturb the finding that the *Lake Winnipeg* was entirely responsible for the collision.

On the question of damages, Hugessen J. held that the trial judge erred in finding that the entire 27 days in dry dock were due to the first grounding. He cited and quoted *Carslogie Steamship Co. v. Royal Norwegian Government*, [1952] A.C. 292, for the proposition that the real question to be asked in cases such as these was not whether the ship had been detained by the wrongful act of the defendant (a question which led the trial judge to conclude that the defendant must compensate for 27 days of demurrage) but rather whether, assuming that the ship was detained by the wrongful act of the defendant, damages in the amount claimed were caused by the detention. Citing *The Carslogie* and *The Oinoussian Friendship*, [1987] 1 Lloyd's Rep. 258, for the rule that the plaintiff must prove that the claimed loss was one which was actually sustained as a result of the wrongful action, Hugessen J. concluded at p. 316:

Applying the rule so stated to the admitted facts of the present case, the repairs due to the second grounding were exclusively for the account of the owners of the "Kalliopi L" and were as immediately necessary as those due to the first grounding. In those circumstances, her owners cannot recover a loss of hire and related

sabilité en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Quant aux dommages-intérêts, il a conclu:

La preuve m'oblige à conclure que 27 jours de cale sèche étaient nécessaires et que les dommages causés par le second échouage coïncidaient avec les dommages principaux causés par le premier échouage. S'il n'y avait pas eu le second échouage, il aurait quand même fallu 27 jours pour les réparations.

La Cour d'appel fédérale (les juges Pratte, Hugessen et Desjardins)

Le juge Hugessen a souligné, au nom de la cour, qu'en l'absence d'une erreur manifeste une cour d'appel ne modifie pas les constatations d'un juge de première instance. Puisque des éléments de preuve étaient chaque conclusion de fait, la cour a refusé de modifier la décision que le *Lake Winnipeg* était entièrement responsable de l'abordage.

Sur la question des dommages-intérêts, le juge Hugessen a conclu que le juge de première instance a commis une erreur en décidant que la période complète de 27 jours passée en cale sèche était attribuable au premier échouage. Il a cité l'arrêt *Carslogie Steamship Co. v. Royal Norwegian Government*, [1952] A.C. 292, pour établir que la véritable question dans de tels cas n'est pas de savoir si le navire a été arrêté en raison de l'acte délictuel du défendeur (une question qui a amené le juge de première instance à conclure que le défendeur doit verser une indemnité équivalente à 27 jours de surestaries) mais plutôt de savoir, en supposant que le navire a été arrêté en raison de l'acte délictuel du défendeur, si les dommages se chiffrant au montant réclamé ont été causés par l'arrêt. Citant les arrêts *The Carslogie* et *The Oinoussian Friendship*, [1987] 1 Lloyd's Rep. 258, au sujet de la règle selon laquelle le demandeur doit établir que la perte réclamée a été réellement subie par suite de l'acte délictuel, le juge Hugessen a conclu à la p. 316:

[TRADUCTION] Si l'on applique la règle ainsi énoncée aux faits admis de l'espèce, les réparations dues au second échouage ont été exclusivement faites pour le compte des armateurs du «Kalliopi L» et étaient aussi urgentes que celles qui étaient imputables au premier échouage. Dans ces circonstances, les armateurs du na-

damages for the fourteen days during which the ship would not have been a profit-making machine even if the first grounding had not taken place.

Issues

1. *Sunrise Company Limited v. The Lake Winnipeg*—Whether the defendants are liable for damages for the loss of use of the plaintiff's vessel for the full period of detention, without deduction for the 14 days the vessel would have been detained in any event for the repair of damages arising from a second, unrelated incident.

2. *Lake Winnipeg v. Sunrise Company Limited* — Whether the trial judge was palpably wrong in concluding that the first incident was caused solely by the negligence of the defendant.

The Appeal — Issue 1: Allocation of Damages

The Question

As in so many cases, the question posed on this appeal dictates, at least in part, the response. The submissions of the parties reveal that they view the case as posing two quite different questions.

The plaintiffs argue that having established that the defendants damaged their ship and that repair of that damage required 27 days in dry dock when the ship could not earn profits, they are entitled to damages for the whole of the 27 days, regardless of intervening damage which may have been repaired at the same time. This argument presupposes that the question for the Court is the following: was the ship detained by the wrongful act of the defendants? If the answer to this question is yes, the plaintiffs, in their submission, should recover damages for the full term of detention.

vire ne peuvent obtenir de dommages-intérêts pour leur manque à gagner ni de dommages-intérêts connexes pour les quatorze jours pendant lesquels le navire n'aurait pas constitué une machine lucrative même si le premier échouage n'avait pas eu lieu.

Les questions en litige

1. *Sunrise Company Limited c. Le Lake Winnipeg*—Les défendeurs sont-ils responsables des dommages résultant de la perte d'utilisation du navire de la demanderesse pour toute la période d'arrêt, sans déduction de la période de 14 jours pendant laquelle le navire aurait été de toute façon arrêté pour, effectuer la réparation des dommages imputables à un second incident sans rapport avec le premier.

2. *Lake Winnipeg c. Sunrise Company Limited*—Le juge de première instance a-t-il commis une erreur manifeste en concluant que le premier incident était attribuable à la seule négligence du défendeur?

Le pourvoi — Question 1: La répartition des dommages-intérêts

La question

Comme il arrive très souvent, la question posée dans ce pourvoi prescrit, du moins en partie, sa réponse. Les arguments des parties font ressortir qu'elles considèrent que le litige soulève deux questions très différentes.

Les demanderesses prétendent qu'après avoir établi que les défendeurs ont causé des avaries à leur navire et que les réparations ont nécessité 27 jours de cale sèche au cours desquels le navire n'a pas pu faire de profits, elles ont droit à des dommages-intérêts pour toute la période de 27 jours, sans égard aux autres avaries qui ont pu être réparées durant la même période. Cet argument presuppose que la question posée à la Cour est la suivante: le navire a-t-il été arrêté en raison de l'acte délictuel des défendeurs? En cas de réponse affirmative à cette question, les demanderesses prétendent qu'elles devraient avoir droit à des dommages-intérêts pour toute la durée de l'arrêt.

The defendants argue that the 14 days that the ship would have been in dry dock anyway due to the second accident must be deducted from the total of 27 days in calculating damages. Implicit in this position is the assertion that the plaintiffs must establish more than the fact that the detention was caused by the defendants' negligence in order to recover damages for the full period of detention. The plaintiffs must establish not only that the defendants' wrongful act caused the detention, but also that that act caused damages (loss of earning capacity) in the amount claimed. Thus put, the question is whether the damages claimed (as opposed to the detention) were caused by the defendants' negligence. The answer to this question, the defendants say, is negative. Since the damages are for loss of earning capacity, i.e., the use of the ship as a money-making machine, damages can be awarded only for the amount of time which the ship would have been making money but for the defendants' negligence. That period, the defendants argue, is only 13 days, since for 14 days of the 27 days of detention the ship was laid up in any event due to other causes.

The Federal Court of Appeal based its analysis on the conclusion that the proper question to ask was the second question. The trial judge erred, it concluded, in asking only the first question.

I agree with the Court of Appeal as to the question before the Court. The matter was considered by the House of Lords in *The Carslogie* in terms that have never been departed from. I reproduce a portion of that case relied on by the Court of Appeal, complete with the emphasis Hugessen J. added (at p. 315):

... damages are payable for the detention of a ship because she is 'a profit-earning machine'. If she ceases to be a profit-earning machine it follows that she can sustain no damage from being detained until she again becomes capable of earning profit. In other words, it is not enough to consider whether the ship was detained by the wrongful act of the defendant. It is essential to consider whether damages were caused to the plaintiff by reason of such detention. So considered, it will be seen that the

Les défendeurs prétendent que la période de 14 jours au cours de laquelle le navire aurait été de toute façon en cale sèche en raison du second accident doit être déduite du total de 27 jours dans le calcul des dommages-intérêts. Cet argument comporte implicitement l'assertion qu'il ne suffit pas que les demanderesse établissent que l'arrêt est dû à la négligence des défendeurs pour obtenir des dommages-intérêts pour toute la durée de l'arrêt. Les demanderesse doivent établir non seulement que l'acte délictuel des défendeurs a entraîné l'arrêt, mais encore que cet acte a causé des dommages (perte de la capacité de gain) selon le montant réclamé. Ainsi formulée, la question est de savoir si les dommages réclamés (par opposition à l'arrêt) ont été causés par la négligence des défendeurs. Ces derniers affirment que la réponse à cette question est négative. Puisque les dommages se rapportent à la perte de capacité de gain, c'est-à-dire à l'utilisation du navire comme machine lucrative, des dommages-intérêts ne peuvent être accordés que pour la période au cours de laquelle le navire aurait été lucratif n'eût été la négligence des défendeurs. Les défendeurs prétendent que cette période n'est que de 13 jours puisque, de toute façon, pendant 14 des 27 jours d'arrêt, le navire a été désarmé pour d'autres raisons.

La Cour d'appel fédérale a fondé son analyse sur la conclusion que la bonne question à poser était la seconde. Elle a conclu que le juge de première instance a commis une erreur en ne posant que la première question.

Je partage l'avis de la Cour d'appel quant à la question posée à la Cour. La Chambre des lords a examiné cette question dans l'arrêt *The Carslogie* en des termes dont on ne s'est jamais écarté depuis. Je reproduis un extrait de l'arrêt sur lequel se fonde la Cour d'appel avec les soulignements que le juge Hugessen a ajoutés (à la p. 315):

[TRADUCTION] ... l'arrêt d'un navire donne ouverture au paiement de dommages-intérêts parce que le navire est une «machine lucrative». S'il cesse d'être une machine lucrative, il s'ensuit que son arrêt ne peut lui causer aucun dommage jusqu'à ce qu'il devienne à nouveau capable de procurer des profits. En d'autres mots, il ne suffit pas de se demander si l'arrêt du navire est imputable à l'acte délictuel du défendeur. Il est essentiel d'examiner si les dommages ont été causés au deman-

problem is not solved by answering the questions: 'Was the ship detained and if so what was the cause of her detention?' It is essential to answer the further question: 'Assuming that she was detained and assuming that she was detained by the wrongful act of the defendant, did the plaintiffs sustain damages as a result of that detention?' [Emphasis in original.]

It is thus clear that the question is not merely whether the detention was caused by the defendants' act, but whether the damage (loss of use of the ship as a profit-making machine) has been established to be caused by that act.

The Applicable Legal Principles

In this portion of my judgment I review the authorities and legal principles with a view to ascertaining what rule should govern the issue raised by this appeal. It will be my conclusion that the authorities (largely English), in so far as they bear on the particular question before us, are impossible to reconcile entirely when viewed in terms of their results. Thus, it is impossible to attempt to apply this case or that case in rote fashion to the issue raised by this appeal. Rather, we must return to the general principles which govern the award of damages and attempt to fashion an approach which is consistent with them and which is fair and just in all the circumstances.

The cases on the question of when the liability of tortfeasor for loss due to detention should be reduced because other repairs were done at the same time, at first glance, appear fraught with uncertainty and contradiction. Fastening on superficial aspects of the cases before them rather than fundamental principle, scholars and judges have often tied their opinions to factors such as the order in which the disabling incidents occurred, the degree of disability produced by the respective incidents and the cause of the respective incidents. The result is a welter of confused and confusing jurisprudence, a state of affairs reflected in the fact that the two leading scholars commenting on

deur en raison de cet arrêt. Lorsqu'on envisage la question sous cet angle, on voit que l'on ne résoud pas le problème en répondant à la question de savoir si le navire a été arrêté et, dans l'affirmative, quelle était la cause de cet arrêt. Il est essentiel de répondre également à la question suivante: «En supposant que le navire ait été arrêté et que cet arrêt soit imputable à l'acte délictuel du défendeur, les demandeurs ont-ils subi des dommages par suite de cet arrêt?» [Souligné dans l'original.]

Il est donc clair que la question n'est pas simplement de savoir si l'arrêt a été causé par l'acte des défendeurs, mais si on a établi que le dommage (la perte d'utilisation du navire comme machine lucrative) résulte de cet acte.

Les principes juridiques applicables

Dans cette partie de mon opinion, j'examine la jurisprudence, la doctrine et les principes juridiques en vue de déterminer quelle règle devrait régir la question soulevée par ce pourvoi. Je suis d'avis de conclure que les décisions (en majeure partie anglaises), dans la mesure où elles portent sur la question particulière dont nous sommes saisis, ne peuvent être entièrement conciliées sur le plan de leurs résultats. Il est donc impossible de tenter d'appliquer machinalement une décision ou l'autre à la question que soulève ce pourvoi. Nous devons plutôt nous en remettre aux principes généraux qui régissent l'attribution de dommages-intérêts et tenter de formuler une méthode qui soit compatible avec ces règles et qui soit équitable et juste dans toutes les circonstances.

À première vue, les décisions sur la question de savoir quand la responsabilité de l'auteur d'un délit pour les pertes dues à un arrêt devrait être réduite parce que d'autres réparations ont été effectuées au même moment semblent empreintes d'incertitude et de contradictions. S'appuyant sur des aspects superficiels des cas qui leur étaient présentés plutôt que sur des principes fondamentaux, les auteurs et les juges ont souvent fondé leurs opinions sur des facteurs comme l'ordre dans lequel se sont produits les incidents qui ont paralysé le fonctionnement du navire, le degré de paralysie produit par les incidents respectifs et la cause de chacun de ces incidents. Il en résulte une masse de jurisprudence confuse et déroutante, un état de choses qui se reflète dans le fait que deux auteurs éminents qui l'ont commenté arrivent à des con-

it arrive at different conclusions as to the rules applicable to this case.

McGuffie, in *The Law of Collisions at Sea* (1961), at pp. 397-98, sets out the following rule:

... it is necessary to effect collision repairs and it is also necessary at that time to effect owner's repairs, for example, in respect of heavy-weather damage, breakdown of engines, loss of propeller, etc., the owner must bear the detention, so far as not increased by the collision repairs.

McGregor, *McGregor on Damages* (15th ed. 1988), at p. 788, on the other hand, interprets the same cases relied upon by McGuffie as authority for the proposition that the cause of unseaworthiness that arises first in time must bear the cost of the detention:

It would therefore seem clear that even where only one casualty is caused tortiously and the other without liability upon anyone, as by heavy weather, the dock expenses and loss of profits will be attributable solely to the casualty first in time. If that is the casualty caused by the tortfeasor he will be wholly liable, but if it is the casualty caused by the heavy weather the plaintiff will have no redress.

On closer examination, however, it will be seen that virtually all the authorities adhere to the same fundamental principles—principles moreover which are generally applicable to the assessment of damages.

Perhaps the most fundamental principle governing the assessment of damages in tort is the rule that the purpose of the damages is to restore the plaintiff to the position it would have been in had the tort not occurred—*restitutio in integrum*. Damages are to be full and complete, but at the same time, the plaintiff is not entitled to compensation in excess of the actual loss which he has established to have been caused by the tort. This principle was affirmed as fundamental in *The Carslogie*.

clusions différentes quant aux règles applicables dans ce cas.

McGuffie, dans *The Law of Collisions at Sea* (1961), aux pp. 397 et 398, formule la règle suivante:

[TRADUCTION] ... il est nécessaire d'effectuer les réparations dues à l'abordage et il est également nécessaire en même temps d'effectuer les réparations du propriétaire, par exemple, nécessitées par le gros temps, les pannes de machines, la perte d'une hélice, etc., le propriétaire doit supporter l'arrêt du navire dans la mesure où sa durée n'est pas prolongée par les réparations résultant de l'abordage.

D'autre part, McGregor, *McGregor on Damages* (15^e éd. 1988), à la p. 788, interprète les mêmes décisions invoquées par McGuffie à l'appui de l'affirmation que la première cause, par ordre chronologique, de l'état de non-navigabilité doit supporter le coût de l'arrêt:

[TRADUCTION] Il semblerait donc clair que même lorsqu'un seul sinistre est causé par un acte délictuel et que l'autre ne résulte de la responsabilité de personne, comme dans le cas de gros temps, les frais de mise en cale sèche et la perte de profits seront attribuables exclusivement au sinistre qui survient le premier dans le temps. Si ce sinistre est causé par l'auteur du délit, ce dernier est entièrement responsable, mais si le sinistre est causé par le gros temps, le demandeur ne bénéficie d'aucun redressement.

Un examen plus minutieux révèle cependant que presque toute la jurisprudence adopte les mêmes principes fondamentaux—des principes qui en outre sont généralement applicables à l'évaluation des dommages-intérêts.

Le principe qui est peut-être le plus fondamental dans l'évaluation des dommages-intérêts en matière délictuelle est la règle portant que les dommages-intérêts ont pour objet de replacer le demandeur dans la situation où il aurait été en l'absence du délit—*restitutio in integrum*. Le demandeur a le droit d'être indemnisé intégralement, mais en même temps il ne peut être indemnisé au-delà de la perte réelle dont il a établi qu'elle a été causée par le délit. L'arrêt *The Carslogie* reconnaît le caractère fondamental de ce principe.

A number of subsidiary principles flow from the fundamental maxim of *restitutio in integrum*. The first is the proposition that the onus is on the plaintiff to prove its loss, including the amount of damage it has suffered. As Viscount Jowitt put it in *The Carslogie*, at p. 300:

My Lords, at the outset I think it is well to bear in mind the elementary principle that it is for the plaintiff in an action of damages to prove his case to the satisfaction of the court. He has to show affirmatively that damages under any particular head have resulted from the wrongful act of the defendant, before he can recover those damages. This principle applies to maritime collisions as much as it does to collisions on land.

The second subsidiary principle which must be underlined is inherent in the first. It is the fundamental requirement that the loss must be causally connected with the defendant's wrongful act before damages for it can be awarded.

A third subsidiary principle of fundamental relevance is the rule that the amount of the loss is determined not as matters existed at the time of the defendant's wrongful act, but taking into account any diminution in the loss which may have occurred between the time of that act and the trial. Referring once more to Viscount Jowitt in *The Carslogie*, at p. 300:

... it is well established that in considering the damages occasioned by a wrongful act all those facts which have actually happened down to the date of the trial must be taken into account.

The same rule applies in damages for personal injuries. Thus Lord Pearson stated in *Baker v. Willoughby*, [1969] 3 All E.R. 1528, at p. 1535:

The original accident caused what may be called a "devaluation" of the plaintiff, in the sense that it produced a general reduction of his capacity to do things, to earn money and to enjoy life. For that devaluation the original tortfeasor should be and remain responsible to the full extent, unless before the assessment of the damages

Un certain nombre de principes subsidiaires découlent de la maxime fondamentale *restitutio in integrum*. Le premier porte qu'il incombe au demandeur d'établir sa perte, y compris le montant des dommages qu'il a subis. Comme le vicomte Jowitt l'a dit dans l'arrêt *The Carslogie*, à la p. 300:

[TRADUCTION] Vos Seigneuries, pour commencer, je crois qu'il convient de se rappeler le principe élémentaire suivant lequel, dans une action en dommages-intérêts, c'est au demandeur qu'il incombe de faire la preuve de ses prétentions à la satisfaction de la cour. Il doit démontrer de façon affirmative que les dommages-intérêts réclamés sous un chef donné découlent de l'acte délictuel du défendeur, avant de pouvoir obtenir les dommages-intérêts en question. Ce principe s'applique autant aux abordages maritimes qu'aux collisions qui se produisent sur la terre ferme.

Le deuxième principe subsidiaire qu'il faut souligner est inhérent au premier. Il s'agit de l'exigence fondamentale d'un lien de causalité entre la perte et l'acte délictuel du défendeur pour que des dommages-intérêts puissent être accordés à ce sujet.

Un troisième principe subsidiaire mais d'importance fondamentale est la règle portant que le montant de la perte doit être non pas déterminé en fonction de la situation telle qu'il existait à l'époque de l'acte délictuel du défendeur, mais qu'il faut tenir compte de toute diminution de la perte qui a pu survenir entre cet acte et le procès. Citant une fois de plus le vicomte Jowitt dans l'arrêt *The Carslogie*, à la p. 300:

[TRADUCTION] ... il est bien établi que lorsqu'on examine les dommages occasionnés par un acte délictuel, il faut tenir compte de tous les faits qui se sont effectivement produits jusqu'à la date du procès.

La même règle s'applique dans les cas de dommages-intérêts pour lésions corporelles. Ainsi, lord Pearson a affirmé dans l'arrêt *Baker v. Willoughby*, [1969] 3 All E.R. 1528, à la p. 1535:

[TRADUCTION] L'accident initial a causé ce qu'on peut appeler une «perte de valeur» du demandeur, en ce sens qu'il a généralement réduit sa capacité de fonctionner, de gagner de l'argent et de profiter de la vie. Pour cette perte de valeur, l'auteur du délit initial devrait être et demeure responsable intégralement, à moins qu'avant

something has happened which . . . diminishes the devaluation. . . . [Emphasis added.]

These are the main principles upon which the assessment of damages depends in a case such as this. Other propositions may figure collaterally. For example, it has often been observed that the mere fact that a plaintiff gains some advantage from a tortfeasor's act does not automatically give rise to a right of contribution: see, for example, Lord Halsbury in *Ruabon Steamship Company v. London Assurance* (1899), 9 Asp. M.C. (N.S.) 2 (H.L.), at p. 4. But this presupposes that a legitimate claim to damages has been established on the principles set out above. Another proposition referred to in argument is the maxim that a defendant takes its victim as it finds it. That proposition however has no application where the cause said to diminish the loss occurs after the defendant's act, as in this case.

The cases dealing with the award of damages in cases similar to ours generally reflect these principles and propositions, although some may seem difficult to reconcile on their facts.

I begin with the two leading English cases, *The Haversham Grange*, [1905] P. 307, and *The Carslogie*. They are inconsistent not only with each other, but, in the case of *The Haversham Grange*, internally inconsistent.

In *The Haversham Grange*, the Court of Appeal was faced with the question of how to allocate loss between two successive wrong-doers. The plaintiff ship, the *Maureen*, was first struck by the *Caravellas*, the resulting damage requiring that the ship be dry docked for 22 days for repairs. The following day the *Maureen* was hit by the *Haversham Grange* and suffered damage that would require six days in the dry dock to repair. Both repairs were completed concurrently, with the damage resulting from the second incident being completed prior to that arising out of the first incident.

l'évaluation des dommages quelque chose ne se soit produit qui [. . .] diminue la perte de valeur . . . [Je souligne.]

a Ce sont là les principaux principes en fonction desquels l'évaluation des dommages doit se faire dans un cas comme celui-ci. D'autres propositions peuvent se présenter de manière accessoire. Par exemple, on a souvent fait remarquer que le simple fait qu'un demandeur tire un certain avantage de l'acte de l'auteur d'un délit ne donne pas automatiquement lieu à un droit de contribution: voir, par exemple, lord Halsbury dans *Ruabon Steamship Company v. London Assurance* (1899), 9 Asp. M.C. (N.S.) 2 (H.L.), à la p. 4. Mais cela présuppose qu'on a d'abord fait la preuve d'une réclamation légitime de dommages-intérêts selon les principes établis précédemment. Une autre proposition mentionnée au cours de l'argumentation est la maxime qu'un défendeur prend sa victime dans l'état où il la trouve. Cette proposition ne s'applique cependant pas lorsque la cause qui, dit-on, réduit la perte survient après l'acte du défendeur, comme en l'espèce.

Les décisions qui portent sur l'attribution de dommages-intérêts dans des cas semblables à celui-ci reflètent généralement ces principes et ces propositions, bien que certaines semblent difficile à concilier d'après leurs faits.

J'examine d'abord les deux arrêts de principe anglais, l'arrêt *The Haversham Grange*, [1905] P. 307, et l'arrêt *The Carslogie*. Ces arrêts sont non seulement incompatibles l'un avec l'autre, mais l'arrêt *The Haversham Grange* est contradictoire en soi.

Dans l'arrêt *The Haversham Grange*, la Cour d'appel devait se prononcer sur la répartition de la perte entre deux auteurs de délits successifs. Le navire demandeur, le *Maureen*, a d'abord été abordé par le *Caravellas*, les avaries qui ont résulté nécessitant 22 jours de réparation en cale sèche. Le lendemain, le *Maureen* a été abordé par le *Haversham Grange* et a subi des avaries nécessitant six jours de réparation en cale sèche. Toutes ces réparations ont été effectuées simultanément, les réparations consécutives au second incident étant terminées avant celles résultant du premier.

The Registrar allowed the claims against the *Haversham Grange*, holding that it must contribute to the loss notwithstanding that its wrongful act occurred after another's wrongful act which would have entailed all the charged. The owners of the *Haversham Grange* appealed. Counsel for the *Maureen* argued that since the injury caused by the *Haversham Grange* necessitated the dry docking of the ship that it should share in the costs incurred in placing the ship in the dock. The contrary argument, namely that the second accident produced no additional expenses in this respect was advanced on behalf of the *Haversham Grange* but was rejected by the Court of Appeal which, at p. 313 *per* Collins M.R., noted:

What ought to be taken as the cost of repairing the damage done by the wrong-doer? . . . In this particular case the ship was put into dock for the purpose of effecting the repairs, and the right of the shipowner was to recover against each of the tortfeasors all the costs attributable to the wrong committed by him . . . the result of the two wrongs together was that the ship had to go into dock, and the whole mischief was repaired[.] A sum had to be done to ascertain what the total cost of all the mischief was, and to apportion between the two delinquents the particular part of the cost attributable to the wrong caused by each of them. . . .

Collins M.R. then cited at p. 314, *The Vancouver (Marine Insurance Co. v. China Transpacific Steamship Co. (1886), 11 App. Cas. 573)*, and quoted his decision in *Ruabon Steamship Company v. London Assurance*, [1898] 1 Q.B. 722 (C.A.), at p. 732, for the following principle that was applicable to the question of apportionment:

I think the principle of that [the *Vancouver*] case is that, where repairs in respect of damage for which underwriters are liable have been executed simultaneously with repairs as to which the owner is uninsured, and an expense has been incurred which would have been necessary for either purpose alone, such expense is not to be wholly attributed to one set of repairs alone, but forms a factor in the cost of each, and must therefore be divided between them in some proportion, which *prima facie* would be equally.

Le registraire a accueilli les réclamations contre le *Haversham Grange* en affirmant qu'il devait contribuer à la perte même si son acte délictuel s'était produit après celui d'un tiers qui aurait entraîné tous les frais. Les propriétaires du *Haversham Grange* ont interjeté appel. L'avocat du *Maureen* a soutenu que puisque le préjudice causé par le *Haversham Grange* a nécessité la mise en cale sèche du navire, le *Haversham Grange* devrait contribuer aux coûts de la mise en cale sèche du navire. L'argument contraire, savoir que le second accident n'a entraîné aucune dépense additionnelle à cet égard, a été avancé au nom du *Haversham Grange* mais la Cour d'appel l'a rejeté, le maître des rôles Collins soulignant, à la p. 313:

[TRADUCTION] Que devrait comprendre le coût de réparation des dommages causés par l'auteur d'un délit? [. . .] En l'espèce, le navire a été mis en cale sèche en vue d'effectuer les réparations et le propriétaire du navire avait le droit de réclamer contre chacun des auteurs de délit tous les coûts attribuables au délit commis par chacun [. . .] le résultat des deux délits pris ensemble est que le navire a dû être mis en cale sèche et que toutes les avaries ont été réparées. Il a fallu effectuer un calcul pour déterminer le coût total des avaries et pour répartir entre les deux auteurs de délit la part respective du coût attribuable au délit causé par chacun d'eux . . .

Le maître des rôles Collins a ensuite cité, à la p. 314, l'arrêt *The Vancouver (Marine Insurance Co. v. China Transpacific Steamship Co. (1886), 11 App. Cas. 573)*, et a cité un extrait de ses motifs dans l'arrêt *Ruabon Steamship Company v. London Assurance*, [1898] 1 Q.B. 722 (C.A.), à la p. 732, pour affirmer que le principe suivant s'applique à la question de la répartition des dommages:

[TRADUCTION] Je pense que le principe de cet arrêt [l'arrêt *Vancouver*] est que lorsque des réparations concernant des dommages à l'égard desquels les assureurs sont responsables ont été effectuées en même temps que d'autres réparations à l'égard desquelles le propriétaire n'est pas assuré et qu'elles ont entraîné des frais qui auraient été nécessaires dans l'un ou l'autre cas isolément, ces frais ne doivent pas être entièrement imputés à une seule série de réparations; ils constituent plutôt un facteur du coût de chacune et doivent donc être partagés entre elles dans une proportion qui, à première vue, serait égale.

Thus it is clear that in principle the Court of Appeal in *The Haversham Grange* accepted the proposition that two tortfeasors who cause consecutive injuries to a ship which are repaired concurrently must share the resultant detention costs. However, the actual disposition of the case reflected this only in part. The Court applied an apportionment rule with respect to the dock dues and other fees for the relevant period. However, it went on to hold that the detention had not been extended by the second injury and that the first collision alone should bear the loss arising from the loss of use of the ship during detention.

The Carslogie, unlike *The Haversham Grange* but like the case at bar, was a case where the intervening event was not the act of another tortfeasor. The *Carslogie* had collided with and damaged the *Heimgar*. It was admitted that the *Carslogie* was solely to blame. Due to wartime conditions, it was not feasible to have the collision damage repaired in the U.K. After temporary repairs it was arranged that the *Heimgar* would sail to New York for permanent repairs. During the Atlantic crossing the ship sustained heavy-weather damage which necessitated going into dry dock for repair, quite apart from the repair of the collision damage. The repair of the collision damage took 10 days while 30 days were allocated to the repair of the damage caused by the weather. In addition, the owner took advantage of the detention to make some non-essential engine repairs.

The Court of Appeal decided that the owner of the damaged ship should be able to recover from the tortfeasor for the detention of the ship during the 10 days that was required to repair the collision damage. This decision was, however, overturned by the House of Lords.

The House of Lords set out the fundamental principles to which I earlier alluded—*restitutio in integrum* and the “elementary principle that it is for the plaintiff in an action of damages to prove his case to the satisfaction of the court”, as well as the necessity of

Il est donc clair qu'en principe la Cour d'appel dans l'arrêt *The Haversham Grange* a retenu la proposition que deux auteurs de délit qui, à tour de rôle, ont causé à un navire des avaries qui sont réparées simultanément, doivent partager les coûts d'arrêt qui en résultent. Cependant, le dispositif même de l'arrêt ne reflète cela qu'en partie. La cour a appliqué une règle de répartition quant aux frais de mise en cale sèche et aux autres droits au cours de la période pertinente. Cependant, elle a poursuivi en affirmant que la seconde avarie n'avait pas prolongé la période d'arrêt et que seul le responsable du premier abordage devrait supporter la perte découlant de la non-utilisation du navire au cours de l'arrêt.

Contrairement à l'arrêt *The Haversham Grange*, mais comme en l'espèce, l'événement intermédiaire dans l'arrêt *The Carslogie* n'était pas le fait d'un autre auteur de délit. Le *Carslogie* était entré en collision avec le *Heimgar* et l'avait endommagé. On a reconnu que seul le *Carslogie* était responsable de l'abordage. Parce qu'on se trouvait en temps de guerre, les réparations ne pouvaient pas être effectuées au Royaume-Uni. Après avoir effectué des réparations temporaires au navire, on a convenu que le *Heimgar* se rendrait à New York pour subir des réparations permanentes. Au cours de la traversée de l'Atlantique, le navire a subi des avaries en raison du gros temps qui ont nécessité sa mise en cale sèche pour qu'il soit réparé, indépendamment de la réparation des avaries consécutives à l'abordage. La réparation des avaries causées par l'abordage a pris 10 jours alors que la réparation des avaries causées par le gros temps ont pris 30 jours. En outre, le propriétaire a profité de l'arrêt du navire pour faire subir aux machines des réparations non essentielles.

La Cour d'appel a décidé que le propriétaire du navire endommagé devrait pouvoir réclamer à l'auteur du délit les frais d'arrêt du navire au cours des 10 jours nécessaires à la réparation des avaries causées par l'abordage. La Chambre des lords a cependant infirmé cette décision.

La Chambre des lords a formulé les principes fondamentaux dont j'ai déjà parlé: *restitutio in integrum* et le [TRADUCTION] «principe élémentaire suivant lequel, dans une action en dommages-intérêts, c'est au demandeur qu'il incombe de faire la preuve de ses

considering not only “. . . whether the ship was detained by the wrongful act of the defendant,” but “whether damages were caused to the plaintiff by reason of such detention”, viewing the ship as a profit-making machine.

Viscount Jowitt went on, at p. 301, to reason that the plaintiff had not proved that the defendant had caused any loss arising from the detention of the ship because the second intervening cause of the detention, the weather-damage, would have required detention for the total period of detention in any event.

Still the fact remains that when she entered the dock at New York she was not a profit-earning machine by reason of the heavy-weather damage which had rendered her unseaworthy. If there had been no collision she would have been detained in dock for 30 days to repair this damage. I cannot see that her owners sustained any damages in the nature of demurrage by reason of the fact that for 10 days out of the 30 she was also undergoing repairs in respect of the collision.

Viscount Jowitt noted that the non-essential repairs to the engines of the ship would not, in the absence of the heavy-weather damage, have served to bar the owner from recovering damages for the ten-day period during which the collision damage was being repaired. A number of authorities were cited for the proposition that while elective procedures performed during the repair of collision damage would not reduce the liability of the tortfeasor, necessary repairs to other elements of the ship would serve as a bar to recovery for the time of detention.

To this point, the decision is clear. The plaintiff must prove that the defendant's act, viewed at the time of trial, caused the loss claimed as a result of removing it from use as a profit-earning machine. If an intervening event would have precluded the ship's use as a profit-earning machine during the relevant

prétentions à la satisfaction de la cour», ainsi que la nécessité de se demander non seulement «. . . si l'arrêt du navire est imputable à l'acte délictuel du défendeur», mais «si les dommages ont été causés au demandeur en raison de cet arrêt», considérant le navire comme une machine lucrative.

Le vicomte Jowitt a ensuite expliqué, à la p. 301, que le demandeur n'avait pas établi que le défendeur avait été à l'origine d'une perte résultant de l'arrêt du navire parce que la seconde cause de l'arrêt, les avaries causées par le temps, auraient de toute façon nécessité l'arrêt du navire pendant la durée totale de l'arrêt.

[TRADUCTION] Il n'en demeure pas moins que lorsqu'il est arrivé au port de New York, le navire n'était pas une machine lucrative, en raison des dommages que lui avait causé le gros temps et qui l'avaient rendu non navigable. S'il n'y avait pas eu d'abordage, il aurait été retenu en cale sèche pendant 30 jours pour que l'on répare ces dommages. À mon avis, ses propriétaires n'ont subi aucun dommage de la nature de surestaries en raison du fait que, pendant 10 des 30 jours en question, le navire était également en réparation pour les dommages imputables à l'abordage.

Le vicomte Jowitt a souligné que les réparations non essentielles aux machines du navire n'auraient pu, en l'absence des avaries causées par le gros temps, empêcher le propriétaire de réclamer des dommages-intérêts pour la période de dix jours au cours de laquelle les avaries imputables à l'abordage étaient réparées. Plusieurs décisions et d'ouvrages de doctrine ont été cités à l'appui de la proposition selon laquelle, bien que des procédures facultatives exécutées au cours de la réparation des avaries imputables à l'abordage ne réduiraient pas la responsabilité de l'auteur du délit, les réparations nécessaires apportées à d'autres éléments du navire empêcheraient le propriétaire de faire une réclamation pour la période d'arrêt.

Jusqu'ici, la décision est claire. Le demandeur doit établir que l'acte du défendeur, considéré à l'époque du procès, a causé la perte réclamée par suite de l'impossibilité d'utiliser le navire comme une machine lucrative. Si un événement intermédiaire avait empêché l'utilisation du navire comme machine lu-

period, then the claim has not been proved and the plaintiff fails.

It is in the *obiter* comments on *The Haversham Grange* that inconsistency appears. Viscount Jowitt noted that while the Court of Appeal in *The Haversham Grange* case had apportioned the dock dues between the two wrongdoers, the losses arising out of the delay were attributed solely to the first wrongdoer as the ship was already incapacitated at the time of the second collision. Pointing out that there can be no logical distinction between the claim for damages for delay and for dock dues, he opined that the decision of the Court of Appeal attributing the liability for the full value of the delay to the first tortfeasor was correct. It is hard to reconcile this opinion with the conclusion in *The Carslogie* that the plaintiff's claim should be reduced to the extent of the delay caused by the intervening damage.

There is little to be gained by attempting to conjure up explanations aimed at reconciling the disparate results in *The Haversham Grange* and *The Carslogie*. It is more profitable to focus on the statements of principle found in the two cases. The plaintiff must prove that the loss of use of the ship as a profit-earning machine was caused by the defendant's acts. In looking at this question, the court is not confined to the time of the first accident but must consider intervening causes. Both cases accept that the result of applying these principles is that the plaintiff's claim may be reduced to the extent that the loss of use is found due to an intervening cause unrelated to the defendant's act.

The Haversham Grange and *The Carslogie*, whatever the difficulties of discerning their ratios on the facts and actual decisions, recognize the propriety of taking into account successive and concurrent causes of the detention in calculating losses arising from detention. They may be distinguished from another class of cases where that approach is rejected. These are cases holding that where a ship is damaged by a tortfeasor and the owner takes advantage of the

crative au cours de la période pertinente, alors le demandeur n'aurait pas établi la réclamation et il serait débouté.

C'est dans les remarques incidentes de l'arrêt *The Haversham Grange* que les contradictions ressortent. Le vicomte Jowitt a souligné que bien que la Cour d'appel dans l'arrêt *The Haversham Grange* ait réparti les frais de mise en cale sèche entre les deux auteurs de délit, les pertes résultant du délai ont été attribuées uniquement au premier auteur de délit parce que le navire n'était déjà plus en état de naviguer en toute sécurité à l'époque du second abordage. Soulignant qu'il ne peut y avoir de distinction logique entre la réclamation de dommages-intérêts pour le délai et pour les frais de mise en cale sèche, il a exprimé l'opinion que la Cour d'appel avait eu raison d'attribuer à l'auteur du premier délit la responsabilité de toute la valeur du délai. Il est difficile de concilier cette opinion avec la conclusion de l'arrêt *The Carslogie* portant que la réclamation du demandeur devrait être réduite dans la mesure du délai attribuable à l'événement intermédiaire.

Il n'est guère utile de tenter de concevoir des explications visant à concilier les résultats discordants des arrêts *The Haversham Grange* et *The Carslogie*. Il est plus profitable de se pencher sur les déclarations de principe des deux arrêts. Le demandeur doit établir que la perte d'utilisation du navire comme machine lucrative a été causée par les actes du défendeur. En examinant cette question, la cour n'est pas restreinte à l'époque du premier accident, et doit tenir compte des causes intermédiaires. Les deux arrêts reconnaissent que l'application de ces principes a pour résultat que la réclamation du demandeur peut être réduite dans la mesure où la perte d'utilisation dépend d'une cause intermédiaire qui n'a aucun lien avec l'acte du défendeur.

Les arrêts *The Haversham Grange* et *The Carslogie*, même s'il est difficile de discerner leur raison déterminante d'après les faits et les décisions rendues, reconnaissent qu'il est approprié de tenir compte des causes successives et concurrentes de l'arrêt pour calculer les pertes résultant de cet arrêt. On peut les distinguer d'une autre catégorie de décisions où ce point de vue est rejeté. Il s'agit de décisions où les tribunaux ont conclu que lorsqu'un na-

time the ship is incapacitated to effect these repairs to have other optional work done, that need not be brought into account. Many of the cases relied on by the appellant fall in this category: see *The Ruabon*, *supra*; *The Acanthus*, [1902] P. 17; *The Chekiang*, [1926] A.C. 637; *The Ferdinand Retzlaff*, [1972] 2 Lloyd's Rep. 120, and *The Oinoussian Friendship*, *supra*. In such circumstances the owner is not required to bring the time which would have been spent on his own repairs into account. The cases typically refer to the owner's work as not having been "necessary". I view such cases as holding that the detention is not causally connected to the optional repair work. The work, not being immediately necessary, could be done at any time or with other owner-related work. Thus there is no causal link between the detention of the ship and the work which the owner decides, as a matter of convenience, to have done at the same time. As a consequence, the defendant's act must be viewed as causing the whole of the detention and no set-off for the owner's work is allowed.

In the result, I conclude that the authorities do not establish that the person responsible for the initial damage must always bear the whole of the loss resulting from detention, regardless of intervening causes which may also require detention. The authorities recognize that the goal of the award of damages must be to restore the plaintiff to the position it would have been but for the tortious conduct of the defendant—no less and no more. To that end they insist that the matter is essentially one of determining what loss the plaintiff has established to have been caused by the wrongful act of the defendant, viewing the matter as it stands at the time of trial and taking into account any factors which have diminished the loss in the interval following the defendant's tort. In particular, if a subsequent incident intervenes which makes work necessary and that work is done at the same time as a previous incident, it is open to the court to conclude that because the ship would in any event necessarily have been out of commission dur-

vire est endommagé par un auteur de délit et que le propriétaire profite du temps pendant lequel le navire ne peut naviguer parce qu'on effectue ces réparations pour exécuter d'autres travaux facultatifs, il n'est pas nécessaire d'en tenir compte. Bon nombre des décisions invoquées par l'appelante relèvent de cette catégorie: voir *The Ruabon*, précité, *The Acanthus*, [1902] P. 17, *The Chekiang*, [1926] A.C. 637, *The Ferdinand Retzlaff*, [1972] 2 Lloyd's Rep. 120, et *The Oinoussian Friendship*, précité. Dans ces circonstances, le propriétaire n'est pas obligé de tenir compte du temps qui aurait été utilisé pour effectuer ses propres réparations. Dans les décisions, les tribunaux disent invariablement des travaux du propriétaire qu'ils n'étaient pas «nécessaires». À mon avis, ces décisions établissent que l'arrêt n'a pas de lien de causalité avec les réparations facultatives effectuées. Parce que les travaux ne sont pas immédiatement nécessaires, ils pourraient être effectués à un autre moment ou à l'occasion d'autres travaux du propriétaire. Il n'y a donc aucun lien de causalité entre l'arrêt du navire et les travaux que le propriétaire décide, par souci de commodité, de faire exécuter au même moment. Par conséquent, il faut considérer que l'acte du défendeur est à l'origine de toute la période d'arrêt et aucune compensation pour les travaux du propriétaire ne peut être accordée.

En définitive, je conclus que la jurisprudence n'établit pas que la personne responsable du dommage initial doit toujours supporter intégralement la perte résultant de l'arrêt, sans égard aux causes intermédiaires qui peuvent également exiger l'arrêt du navire. La jurisprudence reconnaît que l'attribution de dommages-intérêts doit avoir pour objectif de replacer le demandeur dans la situation où il aurait été en l'absence de la conduite délictuelle du défendeur—rien de plus ni rien de moins. À cette fin, elle souligne qu'il s'agit essentiellement de déterminer la perte qui, selon ce que le demandeur a établi, a été causée par l'acte délictuel du défendeur, en envisageant l'affaire telle qu'elle se présente au moment du procès et en tenant compte des facteurs qui ont diminué la perte dans l'intervalle qui a suivi le délit du défendeur. En particulier, s'il survient un incident ultérieur qui rend nécessaire l'exécution de travaux et que ces travaux sont effectués en même temps que ceux découlant d'un incident antérieur, le tribunal

ing the time required to effect the repairs required by the second incident, the plaintiff has not established that the detention to that extent was caused by the defendant's act.

I take the general principles to which I have alluded as requiring that, to the extent that an event occurring after the tort and independently of the tort diminishes the loss caused by the tortious event, that diminution must be reflected in the award for damages. The next question is how that is best accomplished.

There are two possibilities. The first is that taken by the Federal Court of Appeal in this case. To the extent the loss is caused by a cause other than the tort, it is not compensable. On this approach, the plaintiffs would be entitled to damages for loss of use of their ship for 13 days, being 27 days less the 14 days that the ship would have been out of use in any event due to an unrelated cause. This was essentially the approach adopted in *The Carslogie*, where the plaintiff received nothing from the defendant because the subsequent event would have required detention for a longer period than required for the repair of the damage caused by the defendant.

This approach, while effecting a certain division of responsibility which might be considered just in some cases, suffers from defects. Where the subsequent event causes greater detention than the first, the plaintiff may be unable to recover anything against the defendant who caused the first loss (as in *The Carslogie*), a result which some would argue to be unfair. Moreover, it can be argued that applying strict logic, adoption of this approach might result in the defendant's recovering nothing in the case where its ship is damaged by two consecutive tortfeasors and the time required to effect both sets of repairs was the same.

The following example illustrates this conclusion. Assume that the ship was damaged in two separate

peut conclure que, parce que le navire aurait été hors service de toute façon au cours de la période nécessaire pour effectuer les réparations requises par le second incident, le demandeur n'a pas établi que l'arrêt, dans cette mesure, a été causé par l'acte du défendeur.

À mon avis, les principes généraux auxquels j'ai fait allusion exigent que, dans la mesure où un événement, survenu après le délit et indépendamment du délit, diminue la perte causée par l'acte délictuel, cette diminution doit se refléter dans le montant des dommages-intérêts accordés. La question suivante est de déterminer la meilleure façon de le faire.

Il existe deux possibilités. La première est celle que la Cour d'appel fédérale a retenue en l'espèce. Dans la mesure où elle est causée par un événement autre que le délit, la perte ne peut faire l'objet d'une indemnisation. Selon cette méthode, les demandereses auraient droit à des dommages-intérêts pour la perte d'utilisation de leur navire pendant 13 jours, c'est-à-dire 27 jours moins les 14 jours où le navire aurait été de toute façon hors service en raison d'une cause sans rapport avec le délit. C'est essentiellement le point de vue adoptée dans l'arrêt *The Carslogie* où le demandeur n'a rien reçu du défendeur parce que l'événement ultérieur aurait nécessité un arrêt pendant une période plus longue que celle requise pour la réparation des avaries causées par le défendeur.

Tout en effectuant un certain partage de la responsabilité qui pourrait être considéré juste dans certains cas, cette méthode comporte des défauts. Lorsque l'événement ultérieur entraîne une période d'arrêt plus longue que le premier événement, le demandeur peut être incapable de se faire indemniser de quelque manière que ce soit par le défendeur qui a causé la première perte (comme dans l'arrêt *The Carslogie*), un résultat que certains prétendraient injuste. En outre, on peut prétendre qu'en toute logique si l'on retient cette méthode le défendeur peut se trouver dans l'impossibilité d'obtenir une indemnité lorsque son navire est endommagé par deux auteurs de délits consécutifs et que le temps requis pour effectuer les deux séries de réparations est le même.

L'exemple suivant illustre cette conclusion. Supposons que le navire ait été endommagé au cours de

and unrelated tortious collisions, and that the repair of the damage caused by each requires 10 days to complete. The ship is then taken out of service for 10 days and both repairs are performed concurrently. From the perspective of the first tortfeasor the fact that the ship had to be taken out of service for 10 days to repair the damage caused by the second tortfeasor would serve to bar the recovery of damages for the losses suffered during the detention. The second tortfeasor could obviously make precisely the same assertion and argue that it should not be held liable for the detention as the requirement to repair the damage caused by the first tortfeasor meant that the ship would not have been "a profit-earning machine" during the repair period even in the absence of the damage caused by the second tortfeasor. In short, where there are two operative causes of the detention, it can be argued by the parties respectively responsible for each that to the extent the detention was caused by the others' act, it is not responsible. This would serve to bar the owner from recovering any detention losses caused by concurrent repairs due to two separate incidents that the owner, by default, would end up bearing the loss.

This result would appear, *ab initio*, an incorrect one and particularly unfair when all of the damage was tortiously caused. To avoid such result, it is necessary to introduce a factor other than pure causation. What is required is a rule that says (a) that one of the two causes of the concurrent loss is responsible (e.g., the "first in time" rule) or (b) that the concurrent delay should be apportioned between the two causes of the concurrent loss.

This leads me to the second way in which the diminution in a loss due to detention caused by a subsequent event can be recognized, *pro rata* apportionment. This was the approach employed with respect to dock dues in *The Haversham Grange*, at p. 314:

... where repairs in respect of damage for which underwriters are liable have been executed simultaneously with repairs as to which the owner is uninsured, and an

deux abordages fautifs séparés et distincts et que la réparation des avaries causées par chacun des abordages exige 10 jours de travaux. Le navire est donc désarmé pendant 10 jours et les deux séries de réparations sont effectuées simultanément. Du point de vue du premier auteur de délit, le fait que le navire ait été désarmé pendant 10 jours pour réparer les avaries causées par le second auteur de délit empêcherait le demandeur de réclamer des dommages-intérêts pour les pertes subies au cours de l'arrêt. Il va sans dire que le second auteur de délit pourrait faire précisément la même affirmation et prétendre qu'il ne devrait pas être tenu responsable de l'arrêt puisque l'obligation de réparer les avaries causées par le premier auteur de délit signifiait que le navire n'aurait pas été «une machine lucrative» au cours de la période de réparation même en l'absence des avaries causées par le second auteur de délit. Bref, lorsqu'il existe deux causes efficientes d'arrêt, chaque partie responsable d'une cause peut prétendre qu'elle n'est pas responsable dans la mesure où l'arrêt nécessaire découle de l'acte de l'autre partie. On empêcherait ainsi le propriétaire de réclamer les pertes relatives à l'arrêt nécessaire pour que soient effectuées simultanément les réparations découlant de deux incidents distincts que le propriétaire, par défaut, finirait par supporter.

Ce résultat semblerait, *ab initio*, incorrect et particulièrement injuste lorsque toutes les avaries résultent de délits. Pour éviter un tel résultat, il est nécessaire d'appliquer un facteur autre que celui du seul lien de causalité. Il est nécessaire d'avoir une règle selon laquelle (a) l'une des deux causes de la perte commune est responsable (par ex. la règle du «premier événement dans le temps») ou (b) le délai commun devrait être réparti entre les deux causes de la perte commune.

Cela m'amène à examiner la seconde manière dont la diminution d'une perte due à l'arrêt causé par un événement ultérieur peut être répartie au prorata. Il s'agit de la méthode retenue quant aux frais de cale sèche dans l'arrêt *The Haversham Grange*, à la p. 314:

[TRADUCTION] ... lorsque des réparations concernant des dommages à l'égard desquels les assureurs sont responsables ont été effectuées en même temps que

expense has been incurred which would have been necessary for either purpose alone, such expense is not to be wholly attributed to one set of repairs alone, but forms a factor in the cost of each, and must therefore be divided between them in some proportion, which *prima facie* would be equally.

This approach is philosophically compatible with the contributory negligence approach to damages now prevalent in virtually all areas of tort law, and reflected in legislative provisions such as the *Canada Shipping Act*, *supra*, and the *Ontario Negligence Act*, R.S.O. 1980, c. 315. (In *Stein v. The Ship "Kathy K"*, [1976] 2 S.C.R. 802, this Court held that provincial contributory negligence legislation applied to marine collisions within the territory of the province.)

Section 638 of the *Canada Shipping Act* provides:

638. (1) Where, by the fault of two or more vessels, damage or loss is caused to one or more of those vessels, to their cargoes or freight, or to any property on board, the liability to make good the damage or loss shall be in proportion to the degree in which each vessel was in fault.

(2) Where, having regard to all the circumstances of the case, it is not possible to establish different degrees of fault, the liability shall be apportioned equally.

Similarly the *Ontario Negligence Act* in ss. 2, 4, and 5 recognizes and endorses the principle of apportionment:

2. Where damages have been caused or contributed to by the fault or neglect of two or more persons, the court shall determine the degree in which each of such persons is at fault or negligent, and, where two or more persons are found at fault or negligent, they are jointly and severally liable to the person suffering loss or damage for such fault or negligence, but as between themselves, in the absence of any contract express or implied, each is liable to make contribution and indemnify

d'autres réparations à l'égard desquelles le propriétaire n'est pas assuré et qu'elles ont entraîné des frais qui auraient été nécessaires dans l'un ou l'autre cas isolément, ces frais ne doivent pas être entièrement imputés à une seule série de réparations; ils constituent plutôt un facteur du coût de chacune et doivent donc être partagés entre elles dans une proportion qui, à première vue, serait égale.

Sur le plan philosophique, cette méthode est compatible avec la façon d'aborder les dommages-intérêts en fonction de la négligence contributive qui s'applique maintenant dans presque tous les domaines du droit en matière de responsabilité civile délictuelle et qui se reflète dans des textes de loi comme la *Loi sur la marine marchande du Canada*, précitée, et la *Loi sur le partage de la responsabilité* en Ontario, L.R.O. 1980, ch. 315. (Dans l'arrêt *Stein c. Le navire «Kathy K»*, [1976] 2 R.C.S. 802, notre Cour a conclu que les dispositions législatives provinciales sur la négligence contributive s'appliquent aux abordages maritimes dans les limites de la province.)

L'article 638 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* prévoit:

638. (1) Lorsque, par la faute de deux ou plusieurs bâtiments, il y a avarie ou perte d'un ou plusieurs de ces bâtiments, de leurs cargaisons ou de leur fret, ou des biens à bord, la responsabilité en matière d'avarie ou de perte est proportionnée au degré de faute de chaque bâtiment.

(2) Lorsque eu égard à toutes les circonstances, il est impossible d'établir le différent degré de faute, la responsabilité est répartie également.

De même, la *Loi sur le partage de la responsabilité* en Ontario reconnaît et adopte, aux art. 2, 4 et 5, le principe du partage:

2 Si deux ou plusieurs personnes ont, par leur faute ou par leur négligence, causé des dommages ou contribué à en causer, le tribunal détermine leurs parts respectives de responsabilité. Les personnes dont le tribunal a constaté la faute ou la négligence sont solidairement responsables envers la personne qui a subi la perte ou le dommage; en ce qui concerne leur responsabilité mutuelle, à défaut de contrat entre elles, même implicite, chaque personne est tenue de verser une contribution

each other in the degree in which they are respectively found to be at fault or negligent.

4. In any action for damages that is founded upon the fault or negligence of the defendant if fault or negligence is found on the part of the plaintiff that contributed to the damages, the court shall apportion the damages in proportion to the degree of fault or negligence found against the parties respectively.

5. If it is not practicable to determine the respective degree of fault or negligence as between any parties to an action, such parties shall be deemed to be equally at fault or negligent.

Contributory negligence *per se*, although arguably available on the legislation, was not canvassed in the case at bar. In the absence of findings of fact below and submissions of law on the applicability and impact of the legislation cited above, it is impossible to ascribe contributory negligence arising from the second incident to the respondents.

I see no reason, however, why the general principle of apportionment discussed in *The Haversham Grange* should not apply. This approach would recognize that there were two causes for the detention of the ship and the consequent loss of earning capacity—the defendants' tortious act and the subsequent grounding incident. The question then is this: what in fairness is required to restore the plaintiffs to the position they would have been in had the first incident not occurred? The answer must be that 13 days alone is solely attributable to the defendants' fault and the defendants must bear the full amount of the loss resulting from detention for this period. The remaining 14 days of detention were used to repair damages caused by the defendants' tort as well as damages caused by the intervening incident. Fairness suggests that the loss flowing from this period be divided equally between the two causes of detention. In the result, the defendants would be required to pay damages for 20 days of detention.

This rule of apportionment might be summarized as follows:

aux autres et de les indemniser selon la part de responsabilité que le tribunal lui a attribuée.

4 Dans une action en dommages-intérêts qui se fonde sur la faute ou la négligence du défendeur, si le tribunal constate qu'il y a eu, de la part du demandeur, faute ou négligence qui a contribué aux dommages, le tribunal répartit les dommages-intérêts selon la part respective de responsabilité de chaque partie.

5 S'il s'avère trop difficile de déterminer la part de responsabilité attribuable, à l'égard de la faute ou de la négligence, à chaque partie à une action, les parties sont réputées également responsables.

La négligence contributive en soi, bien qu'on puisse soutenir qu'elle est prévue par la législation, n'a pas été débattue en l'espèce. En l'absence de conclusions de fait des tribunaux d'instance inférieure et d'arguments de droit sur l'applicabilité et les répercussions des dispositions législatives précitées, il est impossible de faire bénéficier les intimés d'une négligence contributive découlant du second incident.

Cependant, je ne vois aucune raison pour laquelle le principe général de la répartition analysé dans l'arrêt *The Haversham Grange* ne pourrait pas s'appliquer. Cette méthode reconnaîtrait que deux causes sont à l'origine de l'arrêt du navire et de la perte de capacité de gain qui en a résulté: l'acte délictuel des défendeurs et l'échouage ultérieur. La question est donc celle-ci: en toute équité, que faut-il accorder aux demandereses pour les replacer dans la situation où elles auraient été en l'absence du premier incident? La réponse doit être qu'il n'y a que 13 jours qui sont imputables seulement à la faute des défendeurs et que ceux-ci doivent supporter intégralement la perte résultant de l'arrêt pendant cette période. Les 14 autres jours d'arrêt ont servi à réparer les avaries causées par l'acte délictuel des défendeurs ainsi que les avaries causées par l'incident intermédiaire. L'équité veut que la perte découlant de cette période soit partagée également entre les deux causes d'arrêt. En définitive, les défendeurs devraient payer des dommages-intérêts pour 20 jours d'arrêt.

Cette règle de partage pourrait être résumée de la façon suivante:

(1) where there are two or more contributing causes to the loss of use of the vessel as a profit-earning machine; and

(2) each cause, considered independently, makes it necessary to detain the vessel to effect repairs, which are made concurrently;

(3) then, to the extent that the repairs are effected concurrently (i.e., the same time is used to effect the two or more sets of repairs) the loss due to detention is equally allotted between the two or more causes; and

(4) to the extent that the time is not used concurrently to repair both sets of damage, the resultant losses are borne solely by the party that caused those losses.

This rule conforms with the fundamental principle that the plaintiffs are entitled to be placed in the same position as they would have been in had the tort never occurred. It embodies all the subsidiary rules that flow from this principle. It recognizes that the plaintiffs are entitled only to such loss as it can prove to have been caused by the defendants' act. It permits recognition of diminution of the loss of use claim due to intervening causes. It restricts the extent of any such diminution to other factors which can be shown to have actually caused the particular detention in question. It accords with the modern philosophy of apportioning damages between successive causes of loss. It avoids intricate arguments about factors such as the order of accidents, their impact on the use of the ship, and causation. And it has the advantage of being generally applicable to all causes and producing a fairer result than the all-or-nothing approach exemplified by *The Carslogie*.

Application of the Rule to the Case

As already indicated, application of the apportionment approach to the facts of this case entitles the plaintiffs to claim damages for 20 days' loss of use of its ship, being the 13 days exclusively required for

(1) lorsqu'il y a deux ou plusieurs causes contribuant à la perte d'utilisation du navire comme machine lucrative; et

(2) que chaque cause, considérée indépendamment, rend nécessaire l'arrêt du navire pour effectuer des réparations, qui sont effectuées simultanément;

(3) alors, dans la mesure où les réparations sont effectuées simultanément (c'est-à-dire que la même période est utilisée pour effectuer deux ou plusieurs séries de réparations), la perte due à l'arrêt est répartie également entre les deux causes ou toutes les causes; et

(4) dans la mesure où la réparation des deux séries d'avaries n'est pas effectuée simultanément, les pertes qui en résultent ne sont supportées que par la partie qui les a causées.

Cette règle est conforme au principe fondamental selon lequel les demandresses ont le droit d'être placées dans la même situation où elles auraient été si le délit ne s'était jamais produit. Elle comporte toutes les règles accessoires qui découlent de ce principe. Elle reconnaît que les demandresses n'ont droit qu'aux seules pertes dont elles peuvent prouver qu'elles ont été causées par l'acte des défendeurs. Elle permet de reconnaître que la réclamation pour perte d'utilisation peut être réduite en raison de causes intermédiaires. Elle restreint la portée de cette diminution aux autres facteurs dont on peut prouver qu'ils ont réellement causé l'arrêt particulier du navire en question. Elle est conforme à la philosophie moderne de la répartition des dommages entre des causes de perte successives. Elle évite des arguments complexes quant à des facteurs comme la chronologie des accidents, leurs répercussions sur l'utilisation du navire et le lien de causalité. Enfin, elle a l'avantage d'être généralement applicable à toutes les causes et de donner un résultat plus juste que la méthode du tout ou rien illustrée par l'arrêt *The Carslogie*.

Application de la règle à l'espèce

Comme je l'ai déjà indiqué, l'application de la règle du partage aux faits en l'espèce permet aux demandresses de réclamer des dommages-intérêts pour 20 jours de perte d'utilisation de leur navire, c'est-à-

the repair of damage caused by the defendants plus one-half of the balance of the time which was used for those repairs as well as those caused by the subsequent grounding, for a total of 20 days.

The Appeal of the *Lake Winnipeg v. Sunrise Company Limited*

Issues

1. Did the trial judge palpably err in finding:

- (a) the *Lake Winnipeg* was in mid-channel when she met the *Kalliopi L*?
- (b) the *Kalliopi L* had "reacted correctly" in her helm and engine manoeuvres?

2. Did the trial judge palpably err in:

- (a) blaming the *Lake Winnipeg* for not staying below the Brockville Narrows;
- (b) blaming the *Lake Winnipeg* for not having her Master on the bridge;
- (c) not blaming the *Kalliopi L* for failing to slow to a moderate speed before meeting the *Lake Winnipeg*, and for failing to give a danger signal.

3. If both vessels are to blame, does the contributory negligence on the part of the *Kalliopi L* entirely bar recovery?

The Law — Overturning a Trial Judge's Finding of Fact on Appeal

Stein v. The Ship "Kathy K", *supra*, is the leading decision of this Court on the appellate review of trial judge's decisions in maritime collision cases and is cited by both parties for the applicable law. Ritchie J. stated for the Court, at p. 806:

... Chief Justice Jaccett, who delivered the judgment on behalf of the majority of the Court of Appeal, appears to have ignored the various findings of fact made

dire les 13 jours requis exclusivement pour réparer les avaries causées par les défendeurs, plus la moitié du temps restant qui a été utilisé pour ces réparations ainsi que pour celles causées par l'échouage ultérieur, soit un total de 20 jours.

Le pourvoi de l'arrêt *Lake Winnipeg c. Sunrise Company Limited*

b Les questions en litige

1. Le juge de première instance a-t-il commis une erreur manifeste en concluant:

- a) que le *Lake Winnipeg* était au centre du chenal lorsqu'il a croisé le *Kalliopi L*?
- b) que l'équipage de la timonerie et de la salle des machines du *Kalliopi L* a «réagi correctement» dans ses manœuvres?

2. Le juge de première instance a-t-il commis une erreur manifeste:

- a) en reprochant au *Lake Winnipeg* de ne pas être resté en aval du détroit de Brockville?
- b) en reprochant au *Lake Winnipeg* l'absence de son capitaine sur la passerelle du navire?
- c) en ne reprochant pas au *Kalliopi L* de ne pas avoir ralenti à une vitesse modérée avant de croiser le *Lake Winnipeg* et de ne pas avoir donné un signal de danger?

3. Si les deux navires sont fautifs, la négligence contributive de la part du *Kalliopi L* l'empêchet-il totalement d'obtenir des dommages-intérêts?

Le droit — Écarter en appel une conclusion de fait du juge de première instance

L'arrêt *Stein c. Le navire «Kathy K»*, précité, est l'arrêt de principe de notre Cour sur la question du contrôle en appel de la décision du juge de première instance en matière d'abordage et les deux parties l'ont cité à titre de règle applicable. Le juge Ritchie affirme, au nom de la Cour, à la p. 806:

... le juge en chef Jaccett, qui a rendu le jugement au nom de la majorité de la Cour d'appel, me paraît avoir méconnu les conclusions du juge de première instance

by the trial judge, in favour of his own appreciation of "the balance of probability". . . .

sur les faits, pour y substituer sa propre appréciation de «la prépondérance des probabilités». . . .

With the greatest respect for the learned Chief Justice, I do not consider that this approach to the determination of the facts is justified under the circumstances, particularly having regard to the fact that evidence was taken from the individuals in charge of the respective vessels and that findings of credibility were involved in the trial judge's conclusions. I think that under such circumstances the accepted approach of a court of appeal is to test the findings made at trial on the basis of whether or not they were clearly wrong rather than whether they accorded with that court's view of the balance of probability.

^a Avec le plus grand respect pour le savant Juge en chef, je ne crois pas que cette façon de statuer sur les faits soit justifiée dans les circonstances, surtout si l'on considère que l'on a reçu au procès le témoignage des personnes en charge de chacun des bateaux et que le juge de première instance a apprécié leur crédibilité en formulant ses conclusions. Dans de telles circonstances, il est généralement admis qu'une cour d'appel doit se prononcer sur les conclusions tirées en première instance en recherchant si elles sont manifestement erronées et non si elles s'accordent avec l'opinion de la Cour d'appel sur la prépondérance des probabilités.

After citing and quoting a number of authorities with respect to the standard to be employed when reviewing trial judge's findings of fact, Ritchie J. concluded, at p. 808:

^b Après avoir mentionné et cité un certain nombre d'arrêts quant à la norme à appliquer pour examiner les conclusions de fait du juge de première instance, le juge Ritchie conclut, à la p. 808:

These authorities are not to be taken as meaning that the findings of fact made at trial are immutable, but rather that they are not to be reversed unless it can be established that the learned trial judge made some palpable and overriding error which affected his assessment of the facts. While the Court of Appeal is seized with the duty of re-examining the evidence in order to be satisfied that no such error occurred, it is not, in my view, a part of its function to substitute its assessment of the balance of probability for the findings of the judge who presided at the trial.

^c On ne doit pas considérer que ces arrêts signifient que les conclusions sur les faits tirées en première instance sont intangibles, mais plutôt qu'elles ne doivent pas être modifiées à moins qu'il ne soit établi que le juge du procès a commis une erreur manifeste et dominante qui a faussé son appréciation des faits. Bien que la Cour d'appel ait l'obligation de réexaminer la preuve afin de s'assurer qu'aucune erreur de ce genre n'a été commise, j'estime qu'il ne lui appartient pas de substituer son appréciation de la prépondérance des probabilités aux conclusions tirées par le juge qui a présidé le procès.

It was decided that the Court of Appeal had erred in supplanting the trial judge's findings of fact with its own and the determination of fault made at trial was restored.

^d On a décidé que la Cour d'appel avait commis une erreur en substituant ses propres conclusions de fait à celles du juge de première instance et on a rétabli la décision de première instance quant à l'attribution de la faute.

Decisions Below

^e Les décisions des tribunaux d'instance inférieure

The Trial Judge

^f *Le juge de première instance*

The trial judge reached the following conclusions with respect to the facts:

^g Le juge de première instance a tiré les conclusions de fait suivantes:

- 1. The Kal L made the necessary security call as a downbound vessel and the L Wpg was aware of the downbound vessel.
- 2. The Kal L made visual contact with the L Wpg at a distance of at least three miles, and possibly more

- ^h 1. Le Kal L a fait l'appel de sécurité nécessaire à titre de navire descendant, et le L Wpg était au courant de sa présence.
- ^j 2. Le Kal L a établi un contact visuel avec le L Wpg à une distance d'au moins trois milles, et peut-être da-

because it was possible to see the top structure over the islands.

3. A signal blast was given by the Kal L (requiring a port to port passing) and it was heard and acknowledged by the L Wpg.
4. The Pampero and the Kal L passed safely by each remaining in her own channel.
5. The Kal L continued in her own channel throughout the passing, and was NOT subject to bank suction after passing the Pampero as suggested by Captain Moffett.
6. The L Wpg was in the centre of the channel and as she moved westward had a bow overhang placing her in the southern downbound channel.
7. The L Wpg never moved to starboard.
8. No danger signal was necessary from the Kal L in the circumstances.
9. The real problems began when the Kal L was forced to go further to starboard and closer to shore.
10. The speed of the L Wpg was less than 8 knots over the ground, the speed of the Kal L at 90 revolutions was approximately 9 ½ knots overground with no current, and 10 ½ to 11 knots over the ground with the current. The speed limit was 13 knots.
11. The current strength was approximately two knots, the width of the channel 450 feet and in addition to the two knots current, there is a south set to the current in the area of passing.
12. The ships were close together, probably 60 feet, when passing.
13. It was a clear day, with no winds or fog or rain. Visibility was excellent.
14. There was no failure of communication on the Kal L neither between the chief officer and the helmsman nor between the bridge and the engine room.
15. The first inkling that the captain of the Kal L had about trouble was the sound of the reversing of the engines.
16. The Kal L had the right of way as the downbound ship.

vantage car il était possible de voir la superstructure par-dessus les îles.

3. Le Kal L a donné un signal (exigeant une rencontre par bâbord) signal qui a été entendu par le L Wpg et auquel il a répondu.
4. Le Pampero et le Kal L se sont rencontrés sans danger, chacun demeurant dans son propre chenal.
5. Le Kal L a continué dans son propre chenal tout au long de la rencontre, et n'a PAS subi de suction de la berge après avoir croisé le Pampero, comme l'a suggéré le capitaine Moffett.
6. Le L Wpg était au centre du chenal et comme il se dirigeait vers l'ouest, son étrave était en surplomb, ce qui le plaçait dans le chenal descendant du sud.
7. Le L Wpg ne s'est jamais déplacé à tribord.
8. Vu les circonstances, aucun signal de danger n'était nécessaire de la part du Kal L.
9. Les véritables problèmes ont commencé lorsque le Kal L a été forcé de se déporter à tribord et de s'approcher de la berge.
10. La vitesse du L Wpg était inférieure à huit nœuds par rapport au sol, tandis que celle du Kal L, à 90 tours, était d'environ 9 ½ nœuds par rapport au sol sans compter le courant, et de 10 ½ à 11 nœuds par rapport au sol avec le courant. La limite de vitesse était de 13 nœuds.
11. Le courant avait une force d'environ deux nœuds, la largeur de la passe est de 450 pieds et, en plus du courant de deux nœuds, il y a une orientation sud du courant dans la zone où les navires se sont rencontrés.
12. Les navires étaient très près l'un de l'autre, probablement à 60 pieds, lorsqu'ils se sont croisés.
13. Le temps était clair, il n'y avait ni vent, ni brouillard ni pluie. La visibilité était excellente.
14. Il n'y a pas eu de défaillance des communications sur le Kal L ni entre le commandant en second et le timonier, ni entre la passerelle et la salle des machines.
15. Le commandant du Kal L s'est aperçu pour la première fois qu'il y avait une difficulté lorsqu'il a entendu les moteurs changer de direction.
16. Le Kal L avait priorité à titre de navire descendant.

17. It was dangerous to pass in the narrows and preferable to wait until a downbound ship clears the Narrows.

The trial judge dismissed the assertions that the *Kalliopi L* was negligent with the following observations:

- (1) [The *Kalliopi L*] was travelling within the speed limit and had every right to expect the upbound ship to move to starboard. She was using diesel fuel enabling better navigational response. a
- (2) Had she slowed down, her ability to navigate would have decreased, (and remember, she is travelling with a current, and all concede it is more difficult to navigate downbound with a current than upbound against a current - hence the rule of right of way). b
- (3) No navigational aids were faulty. c
- (4) The pilot may have had other options but all concede it was doubtful they would have been more successful and some suggested any other move might well have caused a collision or a grounding, and this is after 7 years opportunity to give the situation careful thought. Captain Boucha did not have that luxury. The pilot on the *Kal L* faced an emergency situation, not of his own making, and reacted correctly and followed the best possible option in the circumstance. d
- (5) Again, it was suggested the five whistle danger signal should have been given. At the outset there was no cause for alarm. It is normal for two ships meeting to both be at the centre of the channel, and move to starboard at a time directed by the downbound vessel. The answers vary about how late the signal should be given, but even Captain Moffett suggested it was not unusual to give it at the very last minute and even to pass as close as 5 feet one from the other. There clearly was no need for the five signal blasts and by the time the *Kal L* was in serious trouble it was too late to benefit from any danger blasts. e

For the reasons given above, the defendants are one hundred per cent responsible for the grounding of the *Kalliopi L*. f

17. Il est dangereux de se rencontrer dans le détroit et il est préférable d'attendre que le navire descendant soit passé.

Le juge de première instance a rejeté les prétentions qu'il y avait eu négligence de la part du (*Kalliopi L*), en faisant les observations suivantes:

- (1) Il [le *Kalliopi L*] respectait la limite de vitesse et avait pleinement droit de s'attendre à ce que le navire montant se déplace à tribord. Il utilisait un carburant diesel, ce qui facilite la navigation. a
- (2) S'il avait ralenti, il aurait été moins en mesure de manœuvrer (il faut se rappeler qu'il se déplaçait avec le courant, et tous admettent qu'il est plus difficile de naviguer en suivant le courant qu'en le remontant - ce qui explique la règle qui régit la priorité de passage). b
- (3) Aucune aide à la navigation n'était défectueuse. c
- (4) D'autres options s'offraient peut-être au pilote, mais tous admettent qu'il est très douteux qu'elles auraient eu plus de succès, et certains ont laissé entendre que toute autre manœuvre aurait bien pu entraîner une collision ou un échouage. N'oublions pas que tous ont eu sept ans pour réfléchir soigneusement à la situation. Le capitaine Boucha ne pouvait s'offrir ce luxe. Le pilote du *Kal L* devait faire face à une situation d'urgence dont il n'était pas responsable; il a réagi correctement et a choisi la meilleure option possible vu les circonstances. d
- (5) On a suggéré que le *Kal L* aurait dû donner le signal de danger, cinq coups de sifflet. Au début, il n'y avait pas de motif de s'inquiéter. Il est normal que deux navires qui se rencontrent soient tous deux au centre du chenal et se déplacent vers tribord au moment indiqué par le navire descendant. Les réponses varient quant au dernier moment où le signal peut être donné, mais même le capitaine Moffett a laissé entendre qu'il n'est pas inhabituel de donner le signal à la toute dernière minute, et même que les navires passent à aussi près que cinq pieds l'un de l'autre. Il n'y avait manifestement aucune nécessité de donner cinq coups de sifflet et au moment où le *Kal L* s'est trouvé en grave difficulté, il était trop tard pour qu'un signal de danger soit utile. e

Pour les motifs donnés ci-dessus, les défenderesses sont à cent pour cent responsables de l'échouage du *Kal L*. f

The Court of Appeal

The Court of Appeal reviewed the evidence in detail and concluded that it was capable of supporting the trial judge's conclusion. Accordingly, it declined to interfere.

Analysis

1(a) *Whether the trial judge was in manifest and palpable error in finding the Lake Winnipeg was in mid-channel when she met the Kalliopi L.*

The *Lake Winnipeg* submits that the only witness that clearly stated that the *Lake Winnipeg* was in mid-channel at the time of the meeting was Dionne and that his testimony was suspect because of his distance from the scene. It also submits that the trial judge erred in inferring that the ship remained at mid-channel from the evidence of Boucha and Moshogiannis that it was in this position prior to the meeting of the ships.

Having reviewed the evidence on this matter, I conclude that it was open to the trial judge to reach the conclusion he did.

1(b) *That the trial judge was in manifest and palpable error in finding the Kalliopi L had "reacted correctly" in her helm and engine manoeuvres.*

The *Lake Winnipeg* disputes the trial judge's findings both with respect to the location of the *Lake Winnipeg* and with respect to the connection between the meeting of the two ships and the grounding of the *Kalliopi L*. In respect to the latter claim it contends that even if the trial judge was correct in finding the *Lake Winnipeg* was in the mid-channel at the time of the meeting, there was "no, or at worst little, causal connection between that fact and the grounding."

After reviewing the material that led the trial judge to conclude that the *Lake Winnipeg* was the cause of the *Kalliopi L*'s misfortune, I find myself in agreement with the Court of Appeal's assessment that even

La Cour d'appel

La Cour d'appel a examiné la preuve en détail et elle a conclu qu'elle pouvait confirmer les conclusions du juge de première instance. Par conséquent, elle a refusé d'intervenir.

L'analyse

1a) *Le juge de première instance a-t-il commis une erreur manifeste en concluant que le Lake Winnipeg était au centre du chenal lorsqu'il a croisé le Kalliopi L?*

Le *Lake Winnipeg* soutient que le seul témoin qui a clairement affirmé que le *Lake Winnipeg* était au centre du chenal au moment de la rencontre des navires était le témoin Dionne et qu'on peut douter de son témoignage en raison de la distance qui le séparait du lieu de la rencontre des deux navires. Il prétend également que le juge de première instance a commis une erreur en concluant que le navire est demeuré au centre du chenal d'après les témoignages de Boucha et de Moshogiannis quant à sa position avant la rencontre des navires.

Ayant examiné la preuve à cet égard, je conclus que le juge de première instance pouvait tirer cette conclusion à laquelle il est parvenu.

1b) *Le juge de première instance a-t-il commis une erreur manifeste en concluant que l'équipage de la timonerie et de la salle des machines du Kalliopi L a «réagi correctement» dans ses manœuvres?*

Le *Lake Winnipeg* conteste les conclusions du juge de première instance tant en ce qui concerne la position du *Lake Winnipeg* qu'en ce qui concerne le lien entre la rencontre des deux navires et l'échouage du *Kalliopi L*. À l'égard de cette dernière prétention, il soutient que même si le juge de première instance avait eu raison de conclure que le *Lake Winnipeg* était au centre du chenal au moment de la rencontre, il n'y avait [TRADUCTION] «aucun lien de causalité entre ce fait et l'échouage, ou que tout au plus s'il y a en avait un il était tenu».

Après avoir examiné les documents qui ont amené le juge de première instance à conclure que le *Lake Winnipeg* était la cause de l'infortune du *Kalliopi L*, je partage l'avis de la Cour d'appel que même si le

were the trial judge in error with respect to the correctness of the *Kalliopi L*'s response to the impending collision, the effective cause of the grounding remained the wrongful act of the *Lake Winnipeg* and the manner in which it forced the *Kalliopi L*'s into the perilous position close to the southern bank of the river.

2(a) *Whether the trial judge fell into manifest and palpable error in fact and erred in law in blaming the Lake Winnipeg for not staying below the Brockville Narrows.*

This issue and the following one are somewhat peripheral to the basis upon which the trial judge found the *Lake Winnipeg* liable for the grounding. In substance the trial judge appears to have taken the position that: (a) the *Kalliopi L* clearly had the right of way; and (b) it was dangerous to pass in the narrows and preferable for the upbound ship to wait until the downbound ship cleared the narrows. These observations led the trial judge to conclude:

The first matter of significance is that the downbound *Kal L* had the right of way, imposing a heavy obligation on the *L Wpg* to see to it that appropriate action was taken to facilitate safe passage. I have indicated that it was possible to pass in the narrows, but almost to a man the witnesses said it was to be avoided if at all possible because the Brockville Narrows is a dangerous area of the seaway. The *L Wpg* could have slowed down or anchored until the *Kal L* was out of the narrows. It did neither.

I do not read the other parts of the trial decision as imposing liability on the *Lake Winnipeg* by reason of the fact that it chose to enter the narrow channel, but rather as referring to this choice as imposing a duty on the *Lake Winnipeg* to ensure that its actions did not threaten the safety of the downbound ship as it negotiated this part of the channel. This approach to this issue was also adopted by the Court of Appeal. Even were it to be decided that the trial judge erred in concluding that it would have been preferable that the *Lake Winnipeg* have slowed to avoid meeting in the narrows, this would not constitute a significant or a reversible error.

juge de première instance a commis une erreur quant à la justesse de la réponse du *Kalliopi L* devant l'imminence de l'échouage, la véritable cause de cet échouage demeure l'acte délictuel du *Lake Winnipeg* et la façon dont il a obligé le *Kalliopi L* à se mettre dans une position périlleuse près de la rive sud du fleuve.

2a) *Le juge de première instance a-t-il commis une erreur de fait manifeste et une erreur de droit en reprochant au Lake Winnipeg de ne pas être resté en aval du détroit de Brockville?*

Cette question et la suivante sont quelque peu incertaines au fondement de la conclusion du juge de première instance que le *Lake Winnipeg* était responsable de l'échouage. Essentiellement, le juge de première instance paraît avoir reconnu que (a) le *Kalliopi L* avait nettement priorité de passage, et que (b) il était dangereux de se rencontrer dans le détroit et préférable que le navire remontant attende que le navire descendant ait passé le détroit. Ces observations ont amené le juge de première instance à conclure:

Le premier point important est que le *Kal L*, navire descendant, avait priorité de passage, ce qui obligeait le *L Wpg* à prendre les mesures appropriées pour faciliter la rencontre en toute sécurité. J'ai dit qu'il était possible de se rencontrer dans le détroit, mais les témoins ont déclaré presque à l'unanimité qu'il fallait si possible éviter de le faire, parce que le Déroit de Brockville est une zone dangereuse de la voie maritime. Le *L Wpg* aurait pu ralentir ou s'ancrer jusqu'à ce que le *Kal L* ait passé le détroit. Il n'en a rien fait.

À mon sens, les autres parties de la décision du juge de première instance attribuent une responsabilité au *Lake Winnipeg* non pas en raison du fait qu'il a choisi d'entrer dans le détroit, mais parce que ce choix lui imposait l'obligation de veiller à ce que ses actions ne compromettent pas la sécurité du navire descendant au moment où il entrait dans cette partie du détroit. Cette façon d'aborder la question a également été adoptée par la Cour d'appel. Même si on décidait que le juge de première instance a commis une erreur en concluant qu'il aurait été préférable que le *Lake Winnipeg* ralentisse pour éviter la rencontre dans le détroit, cette conclusion ne constituerait pas une erreur importante ou une erreur donnant lieu à réformation.

2(b) *Whether the trial judge fell into manifest and palpable error in fact and erred in law in blaming the Lake Winnipeg for not having her Master on the Bridge.*

Although the trial judge commented on the absence of the Master from the bridge of the *Lake Winnipeg*, this observation did not in any way form part of the basis of the finding of liability. At best, this observation might have helped to explain why the *Lake Winnipeg* happened to be sailing in the middle of the channel and thereby crowded the *Kalliopi L* resulting in its grounding. It did not, however, bear directly on the basis of liability as it was the location of the ship in the water and not that of the Master on the ship that was the relevant fact. Therefore, even if this finding were rebutted, it would not affect the trial judge's conclusions with respect to liability.

2(c) *Whether the trial judge fell into manifest and palpable error in fact and erred in law in not blaming the Kalliopi L for failing to slow to a moderate speed before meeting the Lake Winnipeg, and for failing to give a danger signal.*

It is not clear on the evidence that the *Kalliopi L* was to blame for failing to slow or that the trial judge made an error in this respect. As with the other issues discussed above, I agree with the Court of Appeal's conclusions with respect to the findings of the trial judge in this regard.

3 *If both vessels are to blame, does the contributory negligence on the part of the Kalliopi L entirely bar recovery?*

In view of my conclusion that no fault on the part of the *Kalliopi L* has been established, it is unnecessary to consider this issue.

Conclusion

I would allow the appeal (*Sunrise Company Limited v. The Lake Winnipeg*) to the extent of substituting a remedy based on apportionment for the set-off method used by the Court of Appeal. The appellants are entitled to damages against the respondents for

2b) *Le juge de première instance a-t-il commis une erreur de fait manifeste et une erreur de droit en reprochant au Lake Winnipeg l'absence de son capitaine sur la passerelle du navire?*

^a Bien que le juge de première instance ait mentionné l'absence du capitaine sur la passerelle du *Lake Winnipeg*, cette observation n'a aucunement servi de fondement à sa conclusion quant à la responsabilité. Au mieux, cette observation aurait pu aider à expliquer pourquoi le *Lake Winnipeg* se trouvait à naviguer au centre du chenal et a ainsi serré le *Kalliopi L* qui s'est ensuite échoué. Elle n'a cependant pas porté directement sur le fondement de la responsabilité puisque c'est la position du navire dans le détroit et non l'endroit où se trouvait le capitaine du navire qui était le fait pertinent. Par conséquent, même si on réfutait cette conclusion, cela ne porterait pas atteinte aux conclusions du juge de première instance quant à la responsabilité.

2c) *Le juge de première instance a-t-il commis une erreur de fait manifeste et une erreur de droit en ne reprochant pas au Kalliopi L de ne pas avoir ralenti à une vitesse modérée avant de croiser le Lake Winnipeg et de ne pas avoir donné un signal de danger?*

^f La preuve n'indique pas clairement qu'on pouvait reprocher au *Kalliopi L* de ne pas avoir ralenti ou que le juge de première instance a commis une erreur à cet égard. Comme dans le cas des autres questions déjà examinées, je partage les conclusions de la Cour d'appel quant aux conclusions du juge de première instance à cet égard.

3 *Si les deux navires sont fautifs, la négligence contributive de la part du Kalliopi L l'empêche-t-il totalement d'obtenir des dommages-intérêts?*

^h Puisque j'ai conclu qu'il n'a pas été établi que le *Kalliopi L* a commis une faute, il n'est pas nécessaire d'examiner cette question.

ⁱ Conclusion

Je suis d'avis d'accueillir le pourvoi principal (*Sunrise Company Limited c. Lake Winnipeg*) aux fins de substituer à la méthode fondée sur la compensation utilisée par la Cour d'appel un redressement fondé sur un partage. Les intimés sont condamnés à

the loss of the use of their vessel for a total of 20 days, being the 13 days attributed exclusively to their conduct plus one-half of the fourteen days used to repair damages caused by the respondents and damages attributable to the appellants.

I would dismiss the appeal in *Lake Winnipeg v. Sunrise Company Limited*.

Costs of both the appeals here and below will follow the event.

Appeal by Sunrise Company Limited and Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd. allowed with costs, GONTHIER and MCLACHLIN JJ. dissenting in part.

Appeal by the Ship Lake Winnipeg and Her Owners dismissed with costs.

Solicitors for Sunrise Company Limited and Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd.: Brisset, Bishop, Davidson, Montréal.

Solicitors for the Ship Lake Winnipeg and Her Owners: McMaster Meighen, Montréal.

verser aux appelantes des dommages-intérêts pour la perte d'utilisation de leur navire pendant une période totale de 20 jours, c'est-à-dire 13 jours attribués exclusivement à leur conduite, plus la moitié des 14 jours utilisés pour réparer les avaries causées par les intimés et les avaries attribuables aux appelantes.

Je suis d'avis de rejeter le pourvoi *Lake Winnipeg c. Sunrise Company Limited*.

Les dépens des deux pourvois devant notre Cour et les tribunaux d'instance inférieure suivront l'issue de la cause.

Pourvoi de Sunrise Company Limited et Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd. accueilli avec dépens, les juges GONTHIER et MCLACHLIN sont dissidents en partie.

Pourvoi du navire Lake Winnipeg et ses propriétaires rejeté avec dépens.

Procureurs de Sunrise Company Limited et Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd.: Brisset, Bishop, Davidson, Montréal.

Procureurs du navire Lake Winnipeg et ses propriétaires: McMaster Meighen, Montréal.