

A-662-88

A-662-88

**Beeco Invest K/S and Beeco Chartering A/S**  
(Appellants) (Plaintiffs)

v.

**The Queen in right of Canada and St. Lawrence Seaway Authority** (Respondents) (Defendants)

INDEXED AS: *BEECO INVEST K/S v. CANADA (C.A.)*

Court of Appeal, Pratte, Marceau and Hugessen JJ.—Montréal, November 8; Ottawa, November 18, 1988.

*Maritime law — Limitation of liability of owners of docks, canals or harbours — Lock wall of Welland Canal collapsing causing canal's closure — Plaintiffs owners of vessel suffering pure economic loss due to closure — Defendants filing counterclaim seeking limitation of liability under s. 650 of Canada Shipping Act — Appeal from Trial Division decision refusing to strike counterclaim — Plaintiffs arguing s. 650 not sustaining limitation of liability where no physical damage to vessel — S. 650 not restricted to physical damage — Parliament's intention to limit liability of dock, canal and harbour operators extending to interruption of services.*

On October 14, 1985 part of the wall of lock number 7 of the Welland Canal collapsed necessitating the closure of the canal for several weeks. The owners of the vessel *Project Orient* claim damages against the Crown as a result of the closure. The defendants in their counterclaim seek to limit their liability under section 650 of the *Canada Shipping Act*. This appeal is against a Trial Division decision refusing to strike the counterclaim as disclosing no cause of action. Joyal J. gave no reasons for order. The plaintiffs argue that under section 650 the Crown cannot sustain its counterclaim for limitation of liability as no physical damage was caused to the vessel.

*Held* (Pratte J. dissenting), the appeal should be dismissed.

*Per* Hugessen J. (Marceau J. concurring): The decision of the Supreme Court of Canada in *Marwell* was of no assistance as it dealt with former section 657, a predecessor to the provision in issue. The wording in the present section 650 differs substantially and the right to limit liability is now in respect of damages generally. Accordingly, loss or damage to a vessel includes loss or damage to the owners: *The Cairnbahn*, j

**Beeco Invest K/S et Beeco Chartering A/S**  
(appellantes) (demandereses)

a c.

**La Reine du chef du Canada et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent** (intimées) (défenderesses)

b RÉPERTORIÉ: *BEECO INVEST K/S c. CANADA (C.A.)*

Cour d'appel, juges Pratte, Marceau et Hugessen—Montréal, 8 novembre; Ottawa, 18 novembre 1988.

c *Droit maritime — Limitation de la responsabilité des propriétaires de docks, de canaux ou de ports — Le mur de l'écluse du canal Welland s'est effondré, entraînant la fermeture du canal — Les demandereses, propriétaires d'un navire, ont subi une pure perte économique en raison de la fermeture — Les défenderesses ont déposé une demande reconventionnelle en vue de limiter leur responsabilité sous le régime de l'art. 650 de la Loi sur la marine marchande du Canada — Appel de la décision par laquelle la Division de première instance a refusé de radier la demande reconventionnelle — Les demandereses prétendent que l'art. 650 ne saurait servir de fondement à une limitation de responsabilité lorsqu'aucune avarie matérielle n'a été causée au navire — L'application de l'art. 650 ne se limite pas à des avaries matérielles — L'intention du législateur de limiter la responsabilité des exploitants de docks, de canaux et de ports s'étend à l'interruption de services.*

f Le 14 octobre 1985, une partie du mur de l'écluse n° 7 du canal Welland s'est effondrée, ce qui a nécessité la fermeture du canal pendant plusieurs semaines. Les propriétaires du navire *Project Orient* réclament de la Couronne des dommages-intérêts dus à la fermeture. Dans leur demande reconventionnelle, les défenderesses cherchent à limiter leur responsabilité sous le régime de l'article 650 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Le présent appel vise la décision par laquelle la Division de première instance a refusé de radier la demande reconventionnelle parce qu'elle ne révélait aucune cause raisonnable d'action. Le juge Joyal n'a pas motivé l'ordonnance qu'il a rendue. Les demandereses font valoir que, en vertu de l'article 650, la Couronne n'est pas fondée à déposer une demande reconventionnelle en vue d'une limitation de responsabilité puisqu'aucune avarie matérielle n'a été causée au navire.

h *Arrêt* (le juge Pratte étant dissident): l'appel devrait être rejeté.

i Le juge Hugessen (juge Marceau y souscrivant): l'arrêt *Marwell* de la Cour suprême du Canada n'est d'aucune utilité puisqu'il portait sur l'ancien article 657, prédécesseur de la disposition litigieuse. Le texte de l'actuel article 650 dénote une différence considérable, et le droit à une limitation de responsabilité a maintenant trait à des dommages-intérêts généralement. En conséquence, une perte ou une avarie à un bâtiment inclut une perte ou une avarie causée à ses propriétaires: *The Cairnbahn*, [1914] P. 25. En vertu de l'article 650, la limitation

[1914] P. 25. Under section 650, the Crown's limitation of liability extends to the interruption of canal services.

*Per Pratte J. (dissenting):* The issue is whether subsection 650(1) refers only to physical damage or loss on board a vessel as opposed to pure economic loss suffered by owners unable to use their ships. Section 647 of the *Canada Shipping Act* and the Supreme Court's reasons in *Marwell* are authority for the proposition that the Crown can limit its liability only with regard to physical damage.

#### STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

*Canada Shipping Act*, R.S.C. 1952, c. 29, s. 657.  
*Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, ss. 647, 650(1).

#### CASES JUDICIALLY CONSIDERED

##### APPLIED:

*The Cairnbahn*, [1914] P. 25.

##### DISTINGUISHED:

*Marwell Equipment Limited and British Columbia Bridge and Dredging Company Limited v. Vancouver Tug Boat Company Limited*, [1961] S.C.R. 43.

##### REFERRED TO:

*Margrande Compania Naviera v. The Leecliffe Hall's Owners*, [1970] Ex.C.R. 870.

##### COUNSEL:

*Sean J. Harrington* for appellants.  
*Peter J. Cullen* for respondents.

##### SOLICITORS:

*McMaster Meighen*, Montréal, for appellants.  
*Stikeman, Elliott*, Montréal, for respondents.

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

*PRATTE J. (dissenting):* I have read the reasons for judgment prepared by my brother Hugessen and regret not to be able to share his opinion.

The only question on this appeal relates to the meaning of the phrase "loss or damage . . . to any vessel or vessels, or to any goods, merchandise, or other things whatever on board any vessel or ves-

de la responsabilité de la Couronne s'étend à l'interruption des services qu'offre le canal.

Le juge Pratte (dissident): La question se pose de savoir si le paragraphe 650(1) se rapporte uniquement à une avarie matérielle ou à une perte à bord d'un bâtiment par opposition à la pure perte économique subie par les propriétaires qui n'ont pas pu utiliser leur navire. L'article 647 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et les motifs prononcés par la Cour suprême dans l'arrêt *Marwell* confirment l'idée que la Couronne peut limiter sa responsabilité seulement à l'égard d'une avarie matérielle.

#### LOIS ET RÈGLEMENTS

*Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1952, chap. 29, art. 657.  
*Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, chap. S-9, art. 647, 650(1).

#### JURISPRUDENCE

##### DÉCISION APPLIQUÉE:

*The Cairnbahn*, [1914] P. 25.

##### DISTINCTION FAITE AVEC:

*Marwell Equipment Limited and British Columbia Bridge and Dredging Company Limited v. Vancouver Tug Boat Company Limited*, [1961] R.C.S. 43.

##### DÉCISION CITÉE:

*Margrande Compania Naviera v. The Leecliffe Hall's Owners*, [1970] R.C.É. 870.

##### AVOCATS:

*Sean J. Harrington* pour les appelantes.  
*Peter J. Cullen* pour les intimées.

##### PROCUREURS:

*McMaster Meighen*, Montréal, pour les appelantes.  
*Stikeman, Elliott*, Montréal, pour les intimés.

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

LE JUGE PRATTE (*dissident*): J'ai pris connaissance des motifs de jugement rédigés par mon collègue le juge Hugessen, et je regrette de ne pouvoir y souscrire.

La seule question qui se pose dans le présent appel se rapporte au sens du membre de phrase «une perte ou une avarie . . . à un bâtiment, ou à des bâtiments, ou à des marchandises, objets ou

sels" in subsection 650(1) of the *Canada Shipping Act*.<sup>1</sup> Does that phrase refer only to loss of and physical damage to vessels, goods, merchandise or other things on board any vessel or does it also refer to the pure economic loss suffered by the owners of an undamaged ship who have been prevented from using her?

In my opinion, in its normal sense, that phrase refers only to the loss of or physical damage to vessels, goods, merchandise or things. This interpretation is confirmed by a reading of section 647 of the *Canada Shipping Act* where the expression "loss or damage is caused to any property" is clearly used as referring only to loss of or damage to property. It is also confirmed, in my view, by the decision of the Supreme Court of Canada in *Marwell Equipment Limited and British Columbia Bridge and Dredging Company Limited v. Vancouver Tug Boat Company Limited*,<sup>2</sup> where it was held that the phrase "damages in respect of . . . loss or damage to vessels" in the former section 657 of the *Canada Shipping Act*<sup>3</sup> meant compensation for loss of or physical damage to vessels.

<sup>1</sup> R.S.C. 1970, c. S-9.

**650.** (1) The owners of any dock or canal, or a harbour commission, are not, where without their actual fault or privity any loss or damage is caused to any vessel or vessels, or to any goods, merchandise, or other things whatever on board any vessel or vessels, liable to damages beyond an aggregate amount equivalent to one thousand gold francs for each ton of the tonnage of the largest registered British ship that, at the time of such loss or damage occurring is, or within a period of five years previous thereto has been, within the area over which such dock, or canal owner, or harbour commission performs any duty or exercises any power; and a ship shall not be deemed to have been within the area over which a harbour commission performs any duty or exercises any power by reason only that it has been built or fitted out within such area, or that it has taken shelter within or passed through such area on a voyage between two places both situated outside that area, or that it has loaded or unloaded mails or passengers within that area.

<sup>2</sup> [1961] S.C.R. 43.

<sup>3</sup> R.S.C. 1952, c. 29. That section was the predecessor of the present section 647.

autres choses à bord d'un bâtiment ou de bâtiments» figurant au paragraphe 650(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*<sup>1</sup>. Ce membre de phrase se rapporte-t-il uniquement à une perte et à une avarie matérielle de bâtiments, de marchandises, d'objets ou d'autres choses à bord d'un bâtiment, ou se rapporte-t-il également à la pure perte économique subie par les propriétaires d'un navire non endommagé qui n'ont pas pu utiliser ce dernier?

J'estime que, dans son sens normal, ce membre de phrase a uniquement trait à la perte ou à l'avarie matérielle de bâtiments, de marchandises ou de choses. Cette interprétation se trouve confirmée par une lecture de l'article 647 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* où l'expression «avarie ou perte de biens» est clairement utilisée pour viser uniquement la perte ou l'avarie de biens. À mon avis, elle trouve également sa confirmation dans l'arrêt de la Cour suprême du Canada *Marwell Equipment Limited and British Columbia Bridge and Dredging Company Limited v. Vancouver Tug Boat Company Limited*<sup>2</sup>, où il a été statué que le membre de phrase «dommages-intérêts à l'égard de perte ou d'avarie de bâtiments» dans l'ancien article 657 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*<sup>3</sup> s'entendait de l'indemnisation d'une perte ou d'une avarie matérielle de bâtiments.

<sup>1</sup> S.R.C. 1970, chap. S-9.

**650.** (1) Les propriétaires d'un dock ou d'un canal, ou une commission de port, ne sont pas, lorsque, sans faute ou complicité réelle de leur part, une perte ou une avarie est causée à un bâtiment ou à des bâtiments, ou à des marchandises, objets ou autres choses à bord d'un bâtiment ou de bâtiments, responsables de dommages-intérêts dépassant un montant global équivalant à mille francs-or par tonneau du plus grand navire britannique immatriculé qui se trouve, au moment de la perte ou de l'avarie, ou qui se trouvait, au cours des cinq années précédentes, dans la zone où les propriétaires d'un dock ou d'un canal, ou la commission de port, remplit quelque fonction ou exerce quelque pouvoir; un navire n'est pas censé s'être trouvé dans la zone où une commission de port remplit quelque fonction ou exerce quelque pouvoir, du seul fait qu'il y a été construit ou équipé, qu'il y a cherché refuge ou qu'il l'a traversée dans un voyage entre deux endroits situés tous deux hors de cette zone, ou qu'il y a chargé ou déchargé du courrier ou des passagers.

<sup>2</sup> [1961] R.C.S. 43.

<sup>3</sup> S.R.C. 1952, chap. 29. Cet article était le prédécesseur de l'actuel article 647.

For these reasons, I would allow the appeal, set aside the order of the Trial Division and strike out the respondents' counterclaim, the whole with costs in both Courts.

\* \* \*

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

HUGESSEN J.: On October 14, 1985, a part of the wall of lock no. 7 of the Welland Canal collapsed while the vessel *Furia* was in the lock. The result, apart from physical damage to the *Furia*, was the closing of the canal for a period of several weeks, until November 7, 1985. Since the Welland Canal is the only navigable connection for ocean-going vessels between lakes Erie and Ontario, all ships in the St. Lawrence Seaway system above the Welland Canal were prevented from moving out until the reopening.

The plaintiffs are the owners, charterers and operators of the vessel *Project Orient*. They claim against Her Majesty and the St. Lawrence Seaway Authority for damages said to have been suffered by them as a result of the closing of the canal. Their claim is not for physical damage to the *Project Orient* or to her cargo but for the loss which they suffered as a result of the canal being blocked. The defendants, in addition to defending the action, have filed a counterclaim by which they seek to limit their liability pursuant to section 650 of the *Canada Shipping Act*.<sup>4</sup> The present appeal is from a judgment of Joyal J., in the Trial Division, refusing to strike out the counterclaim as disclosing no reasonable cause of action.

Unfortunately, Joyal J. did not give any reasons for the order which he made. We are accordingly left to deal with the matter without having the benefit of his opinion.

The relevant part of subsection 650(1) of the *Canada Shipping Act* reads as follows:

<sup>4</sup> R.S.C. 1970, c. S-9.

Par ces motifs, j'accueillerais l'appel, j'annulerais l'ordonnance de la Division de première instance et je radierais la demande reconventionnelle des intimées, le tout avec dépens devant les deux instances.

\* \* \*

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

LE JUGE HUGESSEN: Le 14 octobre 1985, une partie du mur de l'écluse n° 7 du canal Welland s'est effondrée alors que le navire *Furia* se trouvait dans cette dernière. Outre les dommages matériels causés au navire *Furia*, l'incident a entraîné la fermeture du canal pendant plusieurs semaines, jusqu'au 7 novembre 1985. Puisque le canal Welland est, pour les navires long-courriers, la seule voie d'eau navigable entre le lac Érié et le lac Ontario, tous les navires du réseau de la voie maritime du Saint-Laurent en amont du canal Welland ne pouvaient sortir avant la réouverture de ce dernier.

Les demanderessees sont les propriétaires, affrèteurs et exploitantes du navire *Project Orient*. Elles réclament de Sa Majesté et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent des dommages-intérêts qui seraient imputables à la fermeture du canal. Leur action ne porte pas sur des dommages matériels causés au navire *Project Orient*, ou à sa cargaison, mais sur le manque à gagner par suite du blocage du canal. Les défenderesses, tout en se défendant dans l'action, ont déposé une demande reconventionnelle en vue de limiter leur responsabilité en vertu de l'article 650 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*<sup>4</sup>. Le présent appel est formé contre le jugement par lequel le juge Joyal de la Division de première instance a refusé de radier la demande reconventionnelle au motif qu'elle ne révélait aucune cause raisonnable d'action.

Malheureusement, le juge Joyal n'a pas motivé l'ordonnance qu'il a rendue. Nous avons donc à statuer sur l'affaire sans avoir le bénéfice de son opinion.

La partie applicable du paragraphe 650(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* est ainsi rédigée:

<sup>4</sup> S.R.C. 1970, chap. S-9.

650. (1) The owners of any dock or canal, or a harbour commission, are not, where without their actual fault or privity any loss or damage is caused to any vessel or vessels, or to any goods, merchandise, or other things whatever on board any vessel or vessels, liable to damages beyond an aggregate amount equivalent to . . .

The position taken by the plaintiffs as appellants herein is that the quoted words cannot possibly sustain a limitation of liability in cases, such as the present, where there has been no physical damage caused to the vessel in respect of which the claim is made. They rely primarily upon the majority judgment of the Supreme Court of Canada in the case of *Marwell Equipment Limited and British Columbia Bridge and Dredging Company Limited v. Vancouver Tug Boat Company Limited*, [1961] S.C.R. 43. In my view, however, that case is of no assistance to us here. In *Marwell*, the Supreme Court was dealing with the former section 657 of the *Canada Shipping Act*,<sup>5</sup> which was the predecessor in a very substantially different form of the present section 647. The relevant passage of the former statute read:

657. (1) The owners of a ship . . . are not . . . without their actual fault or privity . . .

(d) where any loss or damage is, by reason of the improper navigation of the ship, caused to any other vessel, or to any goods, merchandise, or other things whatsoever on board any other vessel;

liable to damages in respect of . . . loss or damage to vessels, goods, merchandise, or other things . . . to an aggregate amount exceeding . . .

Commenting on this text, Martland J., for the majority, said at pages 66-67:

Section 657 of that Act permits limitation of liability where, by reason of improper navigation of a ship, loss or damage is caused to another vessel, but only "in respect of loss or damage" to that vessel. In my opinion the words just quoted are not used to define the wrongful act of the shipowner whose vessel causes damage. They are used to define that kind of damage in relation to which, the wrongful act having occurred, he may limit his liability. This he can only do in the case of a collision between vessels (apart from claims for loss of life or personal injury) where the damages are for loss of or damage to the

<sup>5</sup> R.S.C. 1952, c. 29. As to the effect of the amendments made after *Marwell*, see *Margrande Compania Naviera v. The Leecliffe Hall's Owners*, [1970] Ex.C.R. 870.

650. (1) Les propriétaires d'un dock ou d'un canal, ou une commission de port, ne sont pas, lorsque, sans faute ou complicité réelle de leur part, une perte ou une avarie est causée à un bâtiment ou à des bâtiments, ou à des marchandises, objets ou autres choses à bord d'un bâtiment ou de bâtiments, responsables de dommages-intérêts dépassant un montant global équivalent à . . .

Les demandereses en tant qu'appelantes en l'espèce prétendent que le passage cité ne saurait servir de fondement à une limitation de responsabilité dans les cas, comme en l'espèce, où aucune avarie matérielle n'a été causée au navire à l'égard duquel l'action est intentée. Elles s'appuient principalement sur l'arrêt majoritaire rendu par la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Marwell Equipment Limited and British Columbia Bridge and Dredging Company Limited v. Vancouver Tug Boat Company Limited*, [1961] R.C.S. 43. J'estime toutefois que cette affaire ne nous est d'aucune utilité en l'espèce. La Cour suprême y statuait sur l'ancien article 657 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*<sup>5</sup>, qui était le prédécesseur de l'actuel article 647 et qui en diffère considérablement quant à la forme. Le passage pertinent de l'ancienne Loi est ainsi conçu:

657. (1) . . . sans la faute ou la complicité réelle des propriétaires d'un navire . . .

d) perte ou avarie causée, par suite de fausse navigation du navire, à un autre bâtiment ou à des marchandises, objets ou autres choses à bord d'un autre bâtiment,

lesdits propriétaires ne sont pas responsables des dommages-intérêts . . . de perte ou d'avarie de bâtiments, marchandises, objets ou autres choses . . . une somme globale dépassant . . .

Commentant ce texte, le juge Martland s'est prononcé en ces termes au nom de la majorité, aux pages 66 et 67:

[TRADUCTION] L'article 657 de cette Loi permet de limiter la responsabilité, lorsqu'à la suite de sa navigation fautive, le navire cause des pertes ou des avaries à un autre mais seulement, «à l'égard de pertes ou d'avaries» causées à ce navire. À mon avis, on n'utilise pas la formule citée ci-dessus pour définir l'acte dommageable du propriétaire du navire dont le bâtiment cause un dommage. On l'utilise pour définir le type d'avaries, à la suite desquelles, l'acte dommageable s'étant produit, il peut limiter sa responsabilité. Il ne peut le faire qu'en cas de collision entre navires (à l'exclusion des revendications pour décès ou blessures corporelles) lorsque les dommages-intérêts sont dus pour pertes ou avaries de l'autre navire ou des mar-

<sup>5</sup> S.R.C. 1952, chap. 29. Quant à l'effet des modifications faites après l'affaire *Marwell*, voir *Margrande Compania Naviera v. The Leecliffe Hall's Owners*, [1970] R.C.É. 870.

other vessel or the goods, merchandise or other things on board it or on board his own vessel.

The wording of the present section 650 of the *Canada Shipping Act* differs in several important respects from that which was in issue in *Marwell*.<sup>a</sup> In particular, the right to limitation is stated simply as being for liability "to damages" without specifying that such damages must be "in respect of" any particular kind of loss or damage. The condition of the limitation under subsection 650(1)<sup>b</sup> is that any loss or damage has been caused to any vessel or any things on board any vessel. In my view, loss or damage to a vessel must include loss or damage to her owners and those having an interest in her. This is the effect of the decision of the Court of Appeal in *The Cairnbahn*, [1914] P. 25. In that case the relevant statutory provision talked of "damage or loss . . . caused to one or more . . . vessels, to their cargoes or freight, or to any property on board".<sup>c</sup> The Court unanimously affirmed that these words extended to cover moneys which the vessel's owners had to pay as damages to a third party:<sup>d</sup>

Further, I think that though the section refers to damage or loss caused to one or more of the vessels in fault, to their cargoes or freight, or to any property on board, this is only a figurative way of referring to the damage or loss caused to the persons interested in the vessels, their cargoes or freight, or any property on board. Loss cannot, with any propriety of language, be said to be caused to a vessel or other property, though it may well be said to be caused to those interested in the vessel or property in question. (*Per* Lord Parker of Waddington, at page 31.)<sup>e</sup>

Though damage may be caused to a vessel, loss cannot be, nor is the phrase "damage is caused to a vessel" apt to express simply that the vessel is damaged. Loss is caused to the owners and charterers of the vessel, and damage is caused to them too when the vessel is damaged. I think the section regulates rights and liabilities between parties in fault and extends to pecuniary prejudice, which may accrue, legally and not too remotely, to persons interested in vessels by reason of the faulty navigation of persons for whom they are responsible. (*Per* Lord Sumner, at pages 32 and 33.)<sup>f</sup>

It is further my view that loss or damage to a vessel is not limited to those cases where the vessel herself or her cargo are physically damaged. Why<sup>g</sup>

chandises, objets ou autres choses à bord du navire touché ou à son propre bord.

Le texte de l'actuel article 650 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* diffère à plusieurs égards importants de celui qui était en litige dans l'arrêt *Marwell*. En particulier, le droit à une limitation est énoncé simplement comme portant sur une responsabilité pour «dommages-intérêts» sans préciser que ces dommages-intérêts doivent être «à l'égard de» un genre particulier de pertes ou d'avaries. Pour qu'il y ait limitation de la responsabilité sous le régime du paragraphe 650(1), une perte ou une avarie doit avoir été causée à un bâtiment ou à une chose à bord d'un bâtiment. À mon avis, une perte ou une avarie à un bâtiment doit comprendre une perte ou une avarie causée à ses propriétaires et à ceux qui ont un droit sur ce bâtiment. C'est ce qui se dégage de la décision rendue par la Cour d'appel dans l'affaire *The Cairnbahn*, [1914] P. 25. Dans cette affaire, la disposition législative applicable parlait de [TRADUCTION] «avarie ou perte . . . causée à un ou plusieurs . . . bâtiments, à leur cargaison ou fret, ou à un bien se trouvant à bord». C'est à l'unanimité que la Cour a confirmé que ces mots s'étendaient pour couvrir l'argent que les propriétaires du navire devraient payer à titre de dommages-intérêts à un tiers:<sup>h</sup>

[TRADUCTION] De plus, j'estime que, bien que l'article fasse état d'avarie ou de perte causée à un ou plusieurs bâtiments fautifs, à leur cargaison ou fret ou à un bien se trouvant à bord, il ne s'agit là que d'une façon figurée de mentionner l'avarie ou la perte causée aux personnes ayant un droit sur ces bâtiments, leur cargaison ou fret, ou sur tout bien se trouvant à bord. À proprement parler, on ne saurait dire d'une perte qu'elle est causée à un bâtiment ou à d'autres biens, bien qu'on puisse en dire qu'elle est causée à ceux qui ont un droit sur le bâtiment ou le bien en question (Lord Parker de Waddington, à la p. 31.)<sup>i</sup>

Certes, une avarie peut être causée à un bâtiment; mais ni le mot perte ni l'expression «une avarie est causée à un bâtiment» n'est susceptible d'exprimer simplement l'idée que le navire est endommagé. Une perte est causée aux propriétaires et aux affréteurs du bâtiment, et un préjudice leur est également causé lorsque le bâtiment est endommagé. Je crois que l'article réglemente les droits et responsabilités entre les parties fautives et s'étend au préjudice pécuniaire que peuvent subir, légalement et pas trop indirectement, les personnes ayant un droit sur les bâtiments en raison de la navigation fautive de personnes dont ils sont responsables (Lord Sumner, aux pages 32 et 33.)<sup>j</sup>

J'estime en outre qu'une perte ou avarie causée à un bâtiment n'est pas limitée à ces cas où le bâtiment lui-même ou sa cargaison sont matériel-

should it be? Section 650 gives a right of limitation to persons operating docks, canals or harbours. Such persons may be said in a general way to be providing services to vessels and it would seem to me that, if as a matter of policy Parliament has decided that they should have a right to limit their liability, such right must extend to the results of the interruption or suspension of such services as well as to any merely physical damage which may be occasioned to vessels during the course of their performance.

In the result, I am of the view that the Trial Judge was correct in not striking out the counterclaim and I would dismiss the appeal with costs.

MARCEAU J.: I agree.

lement endommagés. Pourquoi devrait-il en être ainsi? En vertu de l'article 650, les personnes exploitant des docks, canaux ou ports ont droit à une limitation de responsabilité. De façon générale, on peut dire de ces personnes qu'elles fournissent des services à des bâtiments, et il me semblerait que si la politique du législateur est de leur donner le droit de limiter leur responsabilité, ce droit doit s'étendre aux conséquences de l'interruption ou suspension de ces services aussi bien qu'à toute avarie simplement matérielle qui peut être causée à des bâtiments au cours de l'exécution de ces services.

En conséquence, j'estime que le juge de première instance a eu raison de ne pas radier la demande reconventionnelle, et je rejeterais l'appel avec dépens.

LE JUGE MARCEAU: Je souscris aux motifs ci-dessus.