

Federal Commerce and Navigation Company Limited and Halifax Overseas Freighters Limited (Defendants) Appellants;

and

Eisenerz—G.m.b.H. (Plaintiff) Respondent.

1972: February 16, 17, 18; 1972: October 18.

Present: Abbott, Ritchie, Hall, Pigeon and Laskin JJ.

ON APPEAL FROM THE EXCHEQUER COURT OF CANADA

Shipping—Admiralty—Stranded vessel—Discharge and reloading of cargo—Damage—Combined negligence of the master and his servants—Liability of shipowners not shared by owner of cargo—Liability of master as servant of shipowner—Clause in charter-party relating to settlement of general average—York/Antwerp Rules—Rules C, D and E—Meaning of the expressions “general average act” and “general average loss”—Damage not resulting from general average act—No causal connection between unseaworthiness and stranding.

Appellant Halifax Overseas Freighters Limited owned a vessel which it time chartered to appellant Federal Commerce and Navigation Company Limited, hereinafter referred to as “Federal”, who in turn chartered it to respondent under a voyage charter. Federal issued two bills of lading covering the respondent's pig iron cargoes which incorporated the terms of the voyage charter-party and by both of which the owners are bound by virtue of the master's signature thereon. In accordance with the charter-party the two cargoes were loaded onto the vessel, in separate holds, as the two types of pig iron, which were uniform in size, length, shape and weight, differed in quality and in the purpose for which they were to be used. Appellants were required to carry, care for and deliver the cargoes to Genoa in the same apparent good order and condition in which they had been loaded at Sorel.

The vessel stranded near Lauzon and it was necessary to discharge the cargo pending repairs at Lévis. In the course of reloading, respondent's cargoes of pig iron at Lévis were mixed in the different holds of the vessel and hematite, taken on board with the pig iron, was also mixed with them to such an extent that the cargoes were lost and destroyed. Appellants were

Federal Commerce and Navigation Company Limited et Halifax Overseas Freighters Limited (Défenderesses) Appelantes;

et

Eisenerz—G.m.b.H. (Demanderesse) Intimée.

1972: les 16, 17 et 18 février; 1972: le 18 octobre.

Présents: Les Juges Abbott, Ritchie, Hall, Pigeon et Laskin.

EN APPEL DE LA COUR DE L'ÉCHIQUIER DU CANADA

Navigation—Amirauté—Navire échoué—Déchargement et recharge de la cargaison—Dommages—Négligence conjointe du capitaine et de ses préposés—Responsabilité des armateurs non partagée par propriétaire de la cargaison—Responsabilité du capitaine en tant que préposé de l'armateur—Clause de la charte-partie relative au règlement d'avarie commune—Règles d'York et d'Anvers—Règles C.D.E.—Sens des expressions «acte d'avarie commune» et «perte d'avarie commune»—Dommages ne découlant pas de l'acte d'avarie commune—Absence de lien de causalité entre état d'innavigabilité et échouement.

L'appelante, Halifax Overseas Freighters Limited, est propriétaire d'un navire qu'elle fréta à temps à l'appelante, Federal Commerce and Navigation Company Limited, ci-après appelée «Federal», qui le fréta à son tour à l'intimée en vertu d'un contrat d'affrètement de voyage. Federal délivra deux connaissances visant les cargaisons de fonte en gueuse de l'intimée qui reprenaient les dispositions de la charte-partie au voyage et qui liaient tous deux les propriétaires puisqu'ils étaient signés par le capitaine. En vertu de la charte-partie, les deux cargaisons furent chargées à bord du navire, dans des cales séparées, étant donné que les deux types de fonte, qui étaient de même taille, longueur, forme et poids, étaient de qualités différentes et destinés à des fins différentes. Les appelantes devaient transporter, surveiller et livrer les cargaisons à Gênes en aussi bon ordre et état apparent qu'au moment de leur chargement à Sorel.

Le navire échoua près de Lauzon et il fut nécessaire de décharger la cargaison en attendant qu'il fut réparé à Lévis. En rechargeant les cargaisons de fonte en gueuse de l'intimée à Lévis, celles-ci furent mélangées dans les différentes cales du navire et l'hématite, chargée avant les cargaisons de fonte en gueuse, fut aussi mélangée avec ces dernières à un

jointly and severally condemned by the Judge in Admiralty in the Quebec Admiralty District to pay for the damages sustained by respondent. Hence the appeal to this Court.

Held: The appeal should be dismissed.

Dealing first with the allegation of unseaworthiness made by respondent, the warranty that the ship was "tight, staunch and in every way fit . . ." made in the charter-party included an undertaking to exercise due diligence to make the vessel seaworthy. But the stranding was solely caused by a serious error in navigation on the part of the pilot who was in charge of the vessel at the time, and no causal connection was shown between unseaworthiness and stranding.

The inclusion of paragraph 13 of the charter-party introduced a term into the contract of carriage whereby in the event of general average loss or damage occurring the York/Antwerp Rules were incorporated as a part of that contract for the purpose of settling the "average". The stranding was the event which made it necessary for the cargo to be unloaded. This decision was made by the master for the benefit of the ship and cargo alike and can therefore be properly described as a "general average act" which was occasioned through negligent navigation, for which the owners are exempted from liability under the charter-party. However, it does not necessarily follow that the loss and damage to the respondent's cargo was a "general average loss" coming within the ambit of the York/Antwerp Rules.

The effect of Rule D is to provide that general average is to be settled without reference to the question of whose fault gave rise to the general average act, but that the remedies against the party responsible for that fault are none the less to be preserved. However, it should be noted that under Rule C "only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average."

In entering upon the general average act and in making all reasonable and necessary expenditures consequent thereon, the master is to be taken as acting with the implied authority of the cargo owners as well as the ship, but this authority does not extend so as to identify the cargo owners with the negligence of the master or those employed by him in carrying out the general average procedure or to derogate from his overriding responsibility to care for the

point qu'elles furent perdues et détruites. Les appétentes furent condamnées solidairement relativement aux dommages subis par l'intimée par le juge en amirauté dans le district d'amirauté de Québec. D'où le pourvoi à cette Cour.

Arrêt: L'appel doit être rejeté.

Pour ce qui est d'abord de l'allégation d'innavigabilité soulevée par l'intimée, la garantie d'étanchéité et de bonne condition, mentionnée dans la charte-partie, inclut un engagement d'exercer une diligence raisonnable pour que le navire soit en bon état de navigabilité. Or la seule cause de l'échouement est une grave erreur de navigation de la part du pilote de service à ce moment-là, et aucun lien de causalité n'a été établi entre un état d'innavigabilité et l'échouement.

L'inclusion du par. 13 de la charte-partie a introduit dans le contrat de transport une condition selon laquelle, dans le cas d'une perte ou d'un dommage d'avarie commune, les Règles d'York et d'Anvers font partie du contrat aux fins du règlement de «l'avarie». L'échouement est l'événement qui a rendu nécessaire le déchargement de la cargaison. Cette décision a été prise par le capitaine tant dans l'intérêt du navire que de celui de la cargaison et peut donc être désignée à bon droit comme un «acte d'avarie commune» qui a été causé par une négligence dans la navigation, dont les armateurs ne sont pas responsables en vertu de la charte-partie. Mais il ne s'ensuit pas nécessairement que la perte et le dommage causés à la cargaison de l'intimée ont été une «perte d'avarie commune» relevant des Règles d'York et d'Anvers.

La Règle D a pour effet de prévoir que l'avarie commune doit être réglée indépendamment de la question de savoir qui a commis la faute ayant entraîné l'acte d'avarie commune, mais que les recours contre la partie responsable de cette faute demeurent néanmoins. Il faut cependant remarquer qu'en vertu des dispositions de la Règle C, seuls les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, seront admis en avarie commune.

Lorsqu'il procède à l'acte d'avarie commune et fait toutes les dépenses raisonnables et nécessaires s'y rapportant, il faut présumer que le capitaine agit en vertu d'une autorisation implicite des propriétaires de la cargaison et également des armateurs, mais cette autorisation ne va pas jusqu'à considérer les propriétaires de la cargaison comme ne faisant qu'un avec la négligence du capitaine ou de ceux qu'il emploie dans l'exécution de la procédure d'avarie commune, ou

cargo in his capacity as the servant of the shipowner. The expenses incurred in handling the cargo were a direct consequence of the general average act, but the combined negligence of the master and of the surveyors and stevedores who were acting as his servants, which occasioned the damage, was not attributable to the general average act; it constituted a separate and independent cause which can only be said to have been foreseeable if it is to be taken that the master should foresee the possibility of his own negligence and that of his servants. Appellants have not shown that the damage complained of was the "direct consequence of the general average act", as they were bound to do under Rule E.

In fact, respondent's claim is a claim for damages for negligent performance of a contract of carriage and is not a claim in general average. Appellants are the only party claiming in general average. The acts of neglect of the master, even if committed during the general average procedure, cannot be held as those of the respondent so as to prevent the latter from successfully recovering the damages to its cargo. The responsibility of the "shipowners" will be shared by the time charterers and the liability of the two appellants is joint and several.

APPEAL from a judgment of Noël J. sitting in Admiralty in the Quebec Admiralty District¹. Appeal dismissed.

L. S. Reycraft, Q.C., for the appellants.

P. R. D. MacKell, Q.C., and *B. Cleven*, for the respondent.

The judgment of the Court was delivered by

RITCHIE J.—This is an appeal from a judgment of Mr. Justice Noël, sitting as Judge in Admiralty in the Quebec Admiralty District, whereby he held the respondent cargo owner entitled to recover a sum of \$107,621.26 with interest, jointly and severally, from the appellants, in respect of damage sustained to cargoes of pig iron owned by the respondent and carried on board the S.S."OAK HILL" when that vessel stranded near Lauzon dry dock in the St. Lawrence River. As a result of the stranding it

jusqu'à constituer une dérogation à sa responsabilité première de veiller sur la cargaison en sa qualité de préposé de l'armateur. Les dépenses subies dans la manutention de la cargaison étaient une conséquence directe de l'acte d'avarie commune, mais la négligence conjointe du capitaine et des experts et arri-meurs qui agissaient à titre de préposés du capitaine, laquelle est la cause du dommage, n'était pas attribuable à l'acte d'avarie commune; elle a été une cause distincte et indépendante que l'on ne peut qualifier de prévisible que si l'on considère que le capitaine devrait prévoir la possibilité de sa propre négligence et de celle de ses préposés. Les appelantes n'ont pas établi que le dommage allégué était la conséquence directe de l'acte d'avarie commune comme il leur incombait en vertu de la Règle E.

De fait la demande de l'intimée est une demande en dommages-intérêts pour négligence dans l'exécution d'un contrat de transport et non une demande en avarie commune. Les appelantes sont les seules parties à réclamer l'avarie commune. Les actes de négligence du capitaine, même s'ils ont été commis pendant la procédure d'avarie commune, ne peuvent être considérés comme des actes de l'intimée de façon à l'empêcher de recouvrer des dommages et intérêts pour sa cargaison. La responsabilité des «armateurs» est partagée par les affréteurs à temps et les deux appelantes sont solidairement responsables.

APPEL d'un jugement du Juge Noël siégeant en amirauté dans le district d'amirauté de Québec¹. Appel rejeté.

L. S. Reycraft, c.r. pour les appelantes.

P. R. D. MacKell, c.r., et *B. Cleven*, pour l'intimée.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE RITCHIE—Il s'agit d'un appel interjeté à l'encontre d'un jugement de M. le Juge Noël, siégeant comme juge en amirauté dans le district d'amirauté de Québec, et par lequel jugement il était statué que l'intimée propriétaire de la cargaison avait le droit de recouvrer la somme de \$107,621.26 plus les intérêts, des appelantes solidairement, relativement aux dommages subis par les cargaisons de fonte en gueuse appartenant à l'intimée et transportées à bord du S.S. «OAK HILL» lorsque ce navire

¹ [1970] Ex. C.R. 192.

¹ [1970] R.C.É. 192.

became necessary to discharge the cargo pending repairs to the vessel and it was in the course of reloading the respondent's cargoes of pig iron at Lévis, P.Q., that the two cargoes became intermingled and to a limited extent lost and destroyed.

The circumstances giving rise to this action are fully and, in my view, accurately described in the reasons for judgment of Mr. Justice Noël, which are now reported in [1970] Ex. C.R. at p. 192. (The page references hereinafter made to that judgment refer to that report.) This relieves me of the necessity of restating the facts except in so far as I consider it necessary to do so in order to provide a setting for discussion of the questions of law to which they give rise.

The "OAK HILL" was owned by the appellant, Halifax Overseas Freighters Limited, and had been time chartered to the appellant, Federal Commerce and Navigation Company Limited (hereinafter referred to as "Federal") who, in turn chartered to the respondent under a Voyage Charter. Federal issued two bills of lading covering the respondent's pig iron cargoes which incorporated the terms of the Voyage Charter Party and by both of which the owners are bound by virtue of the master's signature thereon.

The separate cargoes of the respondent's pig iron which were then in apparent good order and condition had been received and loaded on the "OAK HILL" at Sorel, P.Q., in separate holds on August 24, 1962, and it should be mentioned that a further and different shipment of hematite belonging to other owners had been taken on board and separately stowed prior to the Sorel loading.

The various types of iron ore were all uniform in size, length, shape and weight, differing only in quality and in the purpose for which they were to be used. It was obviously important that these cargoes should be kept separate at all times and provision was made in this regard by

s'est échoué près de la cale sèche de Lauzon dans le fleuve Saint-Laurent. Par suite de l'échouement, il a été nécessaire de décharger la cargaison en attendant que le navire soit réparé et c'est en rechargeant les cargaisons de fonte en gueuse de l'intimée à Lévis (Québec) que les deux cargaisons ont été mélangées et, jusqu'à un certain point, perdues et détruites.

Les circonstances qui ont donné lieu à la présente action sont relatées en entier et, à mon avis, avec précision, dans les motifs de jugement de M. le Juge Noël qui sont maintenant publiés dans le recueil [1970] R.C.É., à la p. 192. (Les numéros de page cités ci-après relativement à ce jugement se rapportent à ce recueil.) Il n'est donc pas nécessaire que j'expose de nouveau les faits sauf lorsque je considère la chose nécessaire pour situer les questions de droit qu'ils soulèvent.

L'appelante, Halifax Overseas Freighters Limited, est propriétaire du «OAK HILL» qu'elle fréta à temps à l'appelante, Federal Commerce and Navigation Company Limited (ci-après appelée «Federal») qui le fréta à son tour à l'intimée en vertu d'un contrat d'affrètement au voyage. Federal délivra deux connaissements visant les cargaisons de fonte en gueuse de l'intimée qui reprennent les dispositions de la charte-partie au voyage et qui lient tous deux les propriétaires puisqu'ils sont signés par le capitaine.

Les cargaisons distinctes de fonte en gueuse de l'intimée, qui semblaient alors en bon ordre et état, ont été reçues et chargées à bord du «OAK HILL» à Sorel (Québec), le 24 août 1962, dans des cales séparées, et il convient de mentionner qu'un chargement distinct d'hématite appartenant à d'autres propriétaires avait été mis à bord et arrimé séparément avant le chargement effectué à Sorel.

Les différents types de fonte étaient tous de même taille, longueur, forme et poids, la seule différence étant leur qualité et la fin à laquelle ils étaient destinés. De toute évidence, il importait de conserver séparément ces deux cargaisons en tout temps et des dispositions à cet effet

paras. 24 and 49 of the Charter Party, to which reference is made in the reasons for judgment of the learned trial judge, who also points out at page 196 that:

It is common ground between the parties that it was understood, well known and agreed, that the pig iron of different qualities must be kept separate . . .

After the stranding, the vessel proceeded to Wolfe's Cove on the Quebec side of the St. Lawrence River, where certain cargo other than pig iron was discharged, and then went across the river to Lévis, P.Q., where the greater part of the pig iron was unloaded. The vessel was repaired at a local dry dock and the cargo having been reloaded at Lévis, proceeded to Genoa, where it was discovered that the respondent's cargoes had been mixed in the various holds of the vessel and that the hematite previously loaded was also mixed with the respondent's pig iron. It was apparently conceded on behalf of the appellants that any loss, damage or intermixture of the pig iron must have occurred during the handling of the cargo at Lévis.

In this regard the learned trial judge observed:

Counsel for the defendant even took the position (and this, in my view is fully supported by the evidence) that the mixture, excess breakage and shortage occurred during the enforced discharge, the storing and reloading in Quebec . . .

The respondent's action was initially based on the appellant's breach of the obligation evidenced by the bills of lading to carry, care for and deliver the cargoes to Genoa in the same apparent good order and condition in which they had been loaded at Sorel, and more particularly that while in the care of the appellants, the cargo was broken, carelessly handled, lost and mixed with other cargoes and then improperly reloaded. It was also pleaded that the "OAK HILL" was unseaworthy on departure from Sorel by reason of overloading, that this unseaworthiness directly contributed to the loss and that the appellants failed to exercise due diligence to make the vessel seaworthy.

existent aux par. 24 et 49 de la charte-partie mentionnés dans les motifs de jugement du savant juge de première instance qui fait aussi la remarque suivante à la p. 197:

Les parties s'accordent à dire qu'il était entendu, bien connu et convenu que la fonte en gueuse de différentes qualités doit être conservée séparément . . .

Après l'échouement, le navire se dirigea vers l'Anse-Au-Foulon, sur la rive du fleuve où se trouve Québec, où l'on déchargea une partie de la cargaison autre que la fonte en gueuse, et il traversa ensuite le fleuve jusqu'à Lévis (Québec) où l'on déchargea la plus grande partie de la fonte en gueuse. On répara le navire en cale sèche, on rechargea la cargaison à Lévis et le navire se dirigea enfin vers Gênes où l'on constata que les cargaisons de l'intimée avaient été mélangées dans les différentes cales du navire et que l'hématite, chargée avant la cargaison de fonte en gueuse de l'intimée, avait aussi été mélangée avec cette dernière. Les apppellantes ont apparemment admis que toute perte, dommage ou mélange de la fonte en gueuse doit s'être produit au cours de la manutention de la cargaison à Lévis.

A ce sujet, le savant juge de première instance a signalé ce qui suit:

L'avocat de la défenderesse a même affirmé (ce que la preuve corrobore pleinement, à mon avis) que le mélange, la fragmentation excessive et la perte se sont produits au cours du déchargement forcé, de l'entreposage et du recharge au Québec . . .

L'action de l'intimée est d'abord fondée sur la violation par les apppellantes de leur obligation, attestée par les connaissances, de transporter, surveiller et livrer les cargaisons à Gênes en aussi bon ordre et état apparent qu'au moment de leur chargement à Sorel et, plus particulièrement, sur le fait qu'alors qu'elle se trouvait sous la surveillance des apppellantes, la cargaison a été fragmentée, manutentionnée avec négligence, perdue et mélangée avec d'autres cargaisons et, ensuite, mal rechargeée. On a aussi allégué qu'à son départ de Sorel le «OAK HILL» n'était pas en bon état de navigabilité, en raison de la surcharge, que la perte est directement attribuable à ce mauvais état de navigabilité et que les

I find it convenient to deal first with the allegation of unseaworthiness and in this regard I adopt the test described in *Carver's Carriage by Sea*, 12th ed. at p. 90 (para. 103) where it is said:

The shipowner is responsible for loss or damage to goods, however caused, if the ship was not in a seaworthy condition when she commenced her voyage and if the loss would not have arisen but for that unseaworthiness. The goods owner must, in order to make the shipowner liable, establish both these facts, and cannot recover for the loss or damage merely on the ground that the ship was unseaworthy, unless it is also shown that the loss or damage was caused by that unseaworthiness.

I do not find it necessary to consider the provisions of the *Water Carriage of Goods Act*, R.S.C. 1952, c. 291 (now the *Carriage of Goods by Water Act*, R.S.C. 1970, c. C-15 or of the Quebec *Civil Code* in relation to the duty of the master to provide a seaworthy ship and to exercise due diligence to make it so because Clause 2 of the Charter Party contains a Warranty that the ship was "tight, staunch, strong and in every way fit for the voyage" and that the loading at Sorel would not exceed what she could "reasonably stow and carry" and I think that this includes an undertaking to exercise due diligence to make the vessel seaworthy.

If it had been shown that the stranding was caused by the unseaworthiness of the vessel through overloading or otherwise, the ship owners would then have been responsible for any damage caused as a direct consequence of such unseaworthiness, but in the present case there is an express finding by the learned trial judge, with which I agree, that the stranding was solely caused by a serious error in navigation on the part of the pilot who was in charge of the vessel at the time, and no causal connection has been shown between any unseaworthiness and

appelantes n'ont pas exercé une diligence raisonnable pour que le navire soit en bon état de navigabilité.

Je préfère traiter d'abord de l'allégation d'innavigabilité et, à cet égard, je fais mien le critère énoncé dans *Carver's Carriage by Sea*, 12^e éd., p. 90 (par. 103), où il est dit:

[TRADUCTION] L'armateur est responsable de toute perte ou dommage subi par les marchandises, quelle qu'en soit la cause, si le navire n'était pas en bon état de navigabilité lorsqu'il a entrepris sa traversée et si la perte n'aurait pu se produire, sans cette innavigabilité. Pour engager la responsabilité de l'armateur, le propriétaire des marchandises doit établir l'existence de ces deux éléments, et ne peut recouvrer des dommages et intérêts pour le seul motif que le navire n'était pas en bon état de navigabilité; il doit également démontrer que la perte ou le dommage a été causé par l'innavigabilité.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'étudier les dispositions de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1952 c. 291 (maintenant S.R.C. 1970, c. C-15) ni les articles du *Code civil* du Québec concernant l'obligation du capitaine d'assurer le bon état de navigabilité du navire et d'exercer une diligence raisonnable à cette fin, parce que la clause n° 2 de la charte-partie contient une garantie que le navire est «étanche, bien conditionné et solide, et prêt à tous égards pour la traversée» et que le chargement à Sorel n'excédera pas ce qu'il peut «raisonnablement arrimer et transporter», et je crois que cette garantie inclut un engagement d'exercer une diligence raisonnable pour que le navire soit en bon état de navigabilité.

S'il avait été démontré que l'échouement avait été causé par l'innavigabilité du navire en raison de la surcharge ou autrement, les propriétaires du navire auraient alors été responsables de tout dommage découlant directement de cette innavigabilité, mais, en l'espèce, le savant juge de première instance a formulé la conclusion expresse, à laquelle je souscris, que la seule cause de l'échouement est une grave erreur de navigation de la part du pilote de service à ce moment-là, et aucun lien de causalité n'a été établi entre un état d'innavigabilité et l'échouement.

stranding. Furthermore, the respondent's contention is that the damage was not a direct consequence of the stranding but rather that it was caused by an independent act of negligence in handling the cargo. It follows, in my view, that even if it were accepted that the vessel had been overloaded, no responsibility would attach to the owner for the breach of the guarantee and warranty above referred to.

Mr. Justice Noël's finding as to the cause of the stranding is to be found at p. 210 of the Report where he said:

One must, I believe, from this, infer that whoever was on the bridge directing the vessel had committed a very serious error of navigation to have, on a clear night, so misdirected this ship as to ground her on the wrong side of the buoy and outside of the channel. This accident can, under these circumstances, be explained only by a serious error of navigation of the pilot who, at the time, was in charge of the vessel. It strikes me also that the captain was somewhat remiss in not remaining on the bridge for some time after the new pilot had taken over.

Under the terms of Clause 20 of the Charter Party, the shipowner is exempted from liability for "the neglect . . . of the pilot in the navigation of the Steamer" in the following terms:

20. . . . damage. . . from any act, neglect, default or error in judgment whatsoever of the Pilot, Master, Crew or other servants of the Shipowners in the management and/or the navigation of the Steamer, and all and every other Dangers and Accidents of the Seas, Rivers and Canals of whatever nature and kind whatsoever, before and during the said voyage always excepted.

The claim of the respondent is not, however, based on the negligence which caused the stranding, but rather upon the allegation that the damage was sustained by the cargo through negligent handling whilst in the custody and care of the appellants during the unloading, handling and reloading at Lévis.

De plus, l'intimée prétend que le dommage n'était pas une conséquence directe de l'échouement, mais qu'il avait plutôt été causé par un acte distinct de négligence dans la manutention de la cargaison. A mon avis, il s'ensuit que, même s'il était reconnu que le navire était surchargé, le propriétaire n'encourrait aucune responsabilité pour la violation de la garantie précitée.

La conclusion de M. le Juge Noël sur la cause de l'échouement se trouve à la p. 211 du Recueil:

On doit, me semble-t-il, en conclure que, quelle que fut la personne qui dirigeait le navire sur la passerelle, elle avait commis une très grave erreur de navigation, pour avoir, pendant une nuit claire, aussi mal dirigé ce navire et le faire échouer du mauvais côté de la bouée, hors du chenal. Dans ces circonstances, on ne peut expliquer cet accident que par une grave erreur de navigation du pilote qui était alors responsable du navire. Le fait que le capitaine ait été, dans une certaine mesure, négligent de n'être pas resté sur la passerelle, quelque temps après que le nouveau pilote ait pris le navire en charge, me frappe également.

En vertu des dispositions de la Clause 20 de la charte-partie, l'armateur n'encourt pas de responsabilité par suite «de négligence . . . de la part du pilote dans l'administration du navire et (ou) la navigation»; cette disposition se lit comme suit:

[TRADUCTION] 20. . . . les dommages . . . [dus à] tout acte, négligence, manquement ou erreur de jugement de la part du pilote, du capitaine, de l'équipage ou de tout autre préposé de l'armateur dans l'administration du navire et (ou) la navigation, et tous autres dangers ou accidents propres aux mers, fleuves et canaux de quelque nature qu'ils soient, avant et pendant ledit voyage, demeurent exclus.

Cependant, la demande de l'intimée n'est pas fondée sur la négligence qui a causé l'échouement, mais plutôt sur l'allégation que la cargaison a été endommagée par suite de la négligence avec laquelle elle a été manutentionnée alors qu'elle se trouvait sous la garde et la surveillance des appellantes au cours des opérations de déchargement, de manutention et de recharge-ment à Lévis.

The appellants' defence to this latter claim is that the discharge of the cargo at Lévis was a general average act done for the benefit of ship and cargo alike and that any damage sustained while at the port of refuge occurred in the course of carrying out the general average procedure and should therefore be contributed to proportionately by all interests concerned.

As the defence is somewhat technical in nature and involves an interpretation of the York/Antwerp Rules, 1950, I think it desirable to refer to the pleadings. Having referred to the contract evidenced by the bills of lading and the Charter Party, the respondent went on to plead:

- 4—That in particular it was understood, well known and agreed that the pig iron of different qualities must be kept separate and the Charter Party is particularly to this effect especially at paragraphs 28 and 49.
- 5—That in breach of contract on or about August 25, 1962, at 10:30 P.M. near Quebec City, the S.S. OAK HILL stranded on the south bank of the St. Lawrence River, P.Q., Canada, said cargo was discharged from the vessel and said cargo was broken, carelessly handled, lost and mixed with other cargo and then reloaded in part and improperly, the whole to the prejudice of the Plaintiff.
- 6—That upon arrival of the said vessel at Genoa on or about December 5, 1962, the said shipment was found to be short and damaged and mixed with other cargo, defendants noted, inspected and surveyed the loss and damage and notice was duly given to them.
- 8—That the defendants have thus breached their obligation under the contract and law to keep the said cargoes of pig iron separate and in separate holds and undamaged from receipt at Sorel to delivery at Genoa.

The various admissions made by the parties make it clear that the following matters are not seriously disputed:

- (1) That the cargo was properly loaded in apparent good order and condition at Sorel.

Quant à cette dernière allégation, les appétentes répondent que le déchargement de la cargaison à Lévis constituait un acte d'avarie commune fait dans l'intérêt et du navire et de la cargaison, que tout dommage subi au port de refuge s'est produit au cours de l'acte d'avarie commune et que toutes les parties intéressées devraient par conséquent y contribuer proportionnellement.

Puisque la thèse de la défense est de nature quelque peu technique et nécessite une interprétation des Règles d'York et d'Anvers de 1950, je crois qu'il est souhaitable de se reporter aux plaidoiries écrites. Après avoir mentionné le contrat attesté par les connaissances et la charte-partie, l'intimée a allégué ce qui suit:

- [TRADUCTION] 4—Notamment, qu'il était entendu, bien connu et convenu que la fonte en gueuse de différentes qualités doit être conservée séparément; d'ailleurs, la charte-partie, aux paragraphes 28 et 49, le stipule précisément.
- 5—Qu'en violation de contrat le 25 août 1962 ou vers cette date, à 22 heures 30, près de Québec (Québec), l'OAK HILL s'est échoué sur la rive sud du fleuve St-Laurent, (Québec), Canada, ladite cargaison a été déchargée du navire et a été fragmentée, manutentionnée avec négligence, perdue et mélangée avec une autre cargaison et elle a ensuite été rechargée en partie seulement et de façon inappropriée, le tout au préjudice de la demanderesse.
- 6—Qu'à l'arrivée dudit navire à Gênes le 5 décembre 1962 ou vers cette date, on a constaté que ledit chargement était partiel, endommagé et mélangé avec d'autres cargaisons, les défenderesses ont noté, vérifié et évalué la perte et le dommage et un avis en bonne et due forme leur a été donné.
- 8—Que les défenderesses ont ainsi violé leur obligation légale et contractuelle de conserver lesdites cargaisons de fonte en gueuse séparément dans des cales différentes et en bon état depuis leur réception à Sorel jusqu'à leur livraison à Gênes.

D'après les différentes admissions des parties, il est clair que les points suivants ne sont pas sérieusement contestés:

- (1) Qu'à Sorel, la cargaison a été bien chargée et qu'elle était, semble-t-il, en bon ordre et état.

- (2) That it was understood and agreed that the pig iron of different qualities must be kept separately.
- (3) That at the time of discharge at Genoa there was a shortage, missing and breaking of cargo and that in this regard the loss and/or damage suffered by the respondent to its cargo under Sorel-Genoa bills of lading numbers 1 and 2 as determined at Genoa was \$107,621.26.
- (4) That the damage to the cargo occurred during the enforced discharge, storing and reloading in Lévis.

In my opinion, these circumstances establish a *prima facie* case of a breach of the fundamental obligation evidenced by the bills of lading and the Charter Party to deliver the shipment at Genoa in the like good order and condition in which it was when loaded at Sorel, and were it not for the allegations contained in paragraph 8 of the appellants' statement of defence, I think that the respondent would be entitled to succeed in this action on that ground. There remains, however, the question raised by para. 8 of the appellant's defence which reads as follows:

8. That if the said pig iron suffered any loss or damage or inter-mixture whilst in the care and custody of the Defendants, which is denied, said loss and damage and inter-mixture was caused in whole or in part in the acts of handling, discharging, storing, reloading and stowing said pig iron subsequent to the aforementioned stranding, which acts were not carried out by the Defendants but by or on the instructions of the General Average Adjuster and/or its agents, appointed on behalf of the Shipowner and Cargo and all other interests, and for whose acts the Defendants are not responsible, and the Defendants plead paragraph 13 of the aforementioned charterparty dated at Hamburg on July 17, 1962, which provides for General Average to be settled according to York/Antwerp Rules 1950 and particularly Rule XII of said Rules.

- (2) Qu'il était entendu et convenu que la fonte en gueuse de différentes qualités devait être conservée séparément.
- (3) Qu'au moment du déchargement à Gênes, la cargaison était partielle, incomplète et fragmentée et qu'à cet égard, la perte et (ou) le dommage subi par la cargaison de l'intimée visée par les connaissances Sorel-Gênes numéros 1 et 2 était, tel que déterminé à Gênes, de \$107,621.26.
- (4) Que le dommage causé à la cargaison s'est produit au cours du déchargement forcé, de l'entreposage et du rechargement à Lévis.

A mon avis, ces circonstances établissent une preuve *prima facie* qu'il y a eu violation de l'obligation fondamentale, attestée par les connaissances et la charte-partie, de livrer la cargaison à Gênes en aussi bon ordre et état qu'au moment de son chargement à Sorel, et si ce n'était des allégations contenues dans le paragraphe 8 de l'exposé de la défense des appétentes, je crois que l'intimée pourrait avoir gain de cause dans la présente action pour ce motif. Reste à décider, cependant, la question soulevée au par. 8 de l'exposé de la défense des appétentes, qui se lit comme suit:

[TRADUCTION] 8. Que si ladite fonte en gueuse a subi des pertes ou dommages, ou a été mélangée, alors qu'elle se trouvait sous la garde et surveillance des défenderesses, ce qui est nié, ces pertes, dommages et mélange sont attribuables en tout ou en partie aux opérations de manutention, déchargement, entreposage, rechargement et arrimage de ladite fonte en gueuse à la suite de l'échouement susmentionné, opérations qui n'ont pas été entreprises par les défenderesses, mais par le dispacheur d'avarie commune et (ou) ses agents nommés pour le compte de l'armateur, du propriétaire de la cargaison et de toutes les parties intéressées, ou sur les instructions du dispacheur et (ou) de ses agents, des actes desquels les défenderesses déclarent ne pas être responsables, et les défenderesses invoquent le paragraphe 13 de la charte-partie susmentionnée, datée du 17 juillet 1962 à Hambourg, qui prévoit le règlement des avaries communes selon les Règles d'York et d'Anvers de 1950, et en particulier la règle XII de ces dernières.

Paragraph 13 of the Charter Party reads:

13. Any averages occurring under this Charter to be settled according to York/Antwerp Rules.

In answer to this defence, the respondent pleads in part as follows:

7. That paragraph eight is denied and in particular Plaintiff denies that the Defendants can plead general average in the present action; . . .

The inclusion of para. 13 of the Charter Party introduced a term into the Contract of Carriage whereby in the event of general average loss or damage occurring the "York/Antwerp Rules" were incorporated as a part of that contract for the purpose of settling "the average".

By para. 7 of the respondent's answer to the Defence, the question of whether or not the loss or damage complained of as having been caused by "breach of contract, negligence or delict" was in fact a general loss to be borne by ship-owners and cargo alike, was placed directly in issue.

"General average" is a term used to describe a procedure to be followed when by reason of some maritime misfortune both the ship and her whole cargo are in danger. In such cases, if the master deliberately and reasonably takes action for the benefit of all concerned which has a direct consequence of damaging the ship or cargo, the loss becomes a "general average loss", and is adjusted between all the parties to the marine adventure.

The most obvious and perhaps the earliest recorded example of this is a case where tempestuous seas make it necessary to lighten ship and part of the cargo is jettisoned to save the ship and the remaining cargo. General average may however, apply to any sacrifice or expense intentionally and reasonably incurred for the benefit of all in the face of an emergency. Lowndes and Rudolf on General Average (9th Ed.—British Shipping Laws—Vol. 7) which has

Le par. 13 de la charte-partie se lit comme suit:

[TRADUCTION] 13. Toute avarie visée par la présente charte sera réglée suivant les Règles d'York et d'Anvers.

En réponse à ce moyen de défense, l'intimée affirme, entre autres:

[TRADUCTION] 7. Le paragraphe huit est nié et, en particulier, la demanderesse allègue que les défenderesses ne peuvent pas plaider l'avarie commune en l'espèce; . . .

L'inclusion du par. 13 de la charte-partie a introduit dans le contrat de transport une condition selon laquelle, dans le cas d'une perte ou d'un dommage d'avarie commune, les Règles d'York et d'Anvers font partie du contrat aux fins du règlement de «l'avarie».

Le par. 7 de la réponse de l'intimée à la défense a mis directement en litige la question de savoir si la perte ou le dommage qu'on allègue avoir été causé par «violation de contrat, négligence ou délit» était effectivement une perte d'avarie commune devant être supportée tant par les armateurs que par les propriétaires de la cargaison.

L'expression «avarie commune» désigne la procédure à suivre lorsque le navire et toute sa cargaison sont tous deux en danger par suite de quelque péril de mer. Dans des cas semblables, si le capitaine prend délibérément et raisonnablement dans l'intérêt de tous les intéressés des mesures qui ont pour conséquence directe d'endommager le navire ou la cargaison, la perte devient une «perte d'avarie commune» et elle est répartie entre toutes les parties à l'aventure maritime.

À ce sujet, l'exemple le plus frappant et peut-être le plus ancien dans les recueils est celui où une mer déchaînée rend nécessaire l'allégement du navire et où une partie de la cargaison est jetée à la mer pour sauver le navire et le reste de la cargaison. Par contre, l'avarie commune peut s'appliquer à tout sacrifice fait ou à toute dépense encourue intentionnellement et raisonnablement dans l'intérêt commun face à une urgence. Lowndes and Rudolf on General Aver-

long been regarded as a standard work, adopts the early definition of general average contained in the judgment of Lawrence J. in *Birkley v. Presgrave*², as having been so widely followed in the courts of England that it has become sort of a maxim. Lawrence J. there says:

All loss which arises in consequence of extraordinary sacrifice made or expenses incurred for the preservation of the ship and cargo comes within general average and must be borne proportionately by all who are interested.

In the present case the stranding at Lauzon was the event which made it necessary for the "OAK HILL" to unload her cargo and go into dry dock. This decision was made by the master and there is no suggestion that it was an unreasonable one. The decision was made for the benefit of the ship and cargo alike and can therefore be properly described as a "general average act" which was occasioned through negligent navigation of the vessel for which the owners are exempted from liability under the Charter Party. Although the decision to unload was a general average act, it does not necessarily follow that the loss and damage to the respondent's cargo was a "general average loss" coming within the ambit of the York/Antwerp Rules.

It would, in my opinion, be wrong to assume that, in carrying out the general average procedure, the York/Antwerp Rules are to be treated as a code governing the rights of the parties concerned to the exclusion of other rights and obligations created by the Contract of Carriage. In my opinion, the effect of para. 13 of the Charter Party is simply to include the Rules as a part of the contract and although in carrying out the general average act the master is acting in the interest of all concerned, he is representing the owner and in so doing, his overriding duty to care for the cargo is still paramount and loss or damage sustained by the cargo through a breach

age (9^e éd.—British Shipping Laws—Vol. 7) qui est depuis longtemps considéré comme un ouvrage classique, considère que l'ancienne définition de l'avarie commune contenue dans le jugement rendu par le Juge Lawrence dans *Birkley v. Presgrave*², a été tellement appliquée par les Cours d'Angleterre qu'elle est presque devenue une maxime. Le Juge Lawrence y disait ceci:

[TRADUCTION] Toute perte subie par suite d'un sacrifice extraordinaire ou de dépenses extraordinaires, en vue de sauver le navire et la cargaison, est admissible en avarie commune et doit être supportée par tous les intéressés suivant une contribution proportionnelle.

En l'espèce, l'échouement à Lauzon est l'événement qui a rendu nécessaire le déchargement de la cargaison du «OAK HILL» et son entrée en cale sèche. Cette décision a été prise par le capitaine et il n'a pas été allégué que cette décision était déraisonnable. Elle a été prise tant dans l'intérêt du navire que de celui de la cargaison et peut donc être désignée à bon droit comme un «acte d'avarie commune» qui a été causé par une négligence dans la navigation, dont les armateurs ne sont pas responsables en vertu de la charte-partie. Quoique la décision de décharger fût un acte d'avarie commune, il ne s'ensuit pas nécessairement que la perte et le dommage causés à la cargaison de l'intimée ont été une «perte d'avarie commune» relevant des Règles d'York et d'Anvers.

À mon avis, il serait faux de supposer qu'en ce qui concerne la procédure d'avarie commune, les Règles d'York et d'Anvers doivent être considérées comme un code régissant les droits des parties intéressées, à l'exclusion des autres droits et obligations créés par le contrat de transport. À mon avis, le par. 13 de la charte-partie a simplement pour effet d'inclure les Règles comme partie du contrat et bien que le capitaine ait agi dans l'intérêt de tous les intéressés dans l'acte d'avarie commune, il représente l'armateur et à ce titre, son obligation première de veiller sur la cargaison est toujours prépondérante et la perte ou le dommage causé

² [1800-1] 1 East 220.

² [1800-1] 1 East 220.

of this duty is, in my view, not "a general average loss" to which the Rules apply.

There is in my opinion nothing in the York/Antwerp Rules to relieve the master of his responsibility to see that cargo is properly handled and cared for during the carrying out of the general average procedure. In this regard, *Carver's Carriage by Sea*, 12th Ed., Vol. 2, contains the following statement concerning the role of the master when acting on behalf of cargo owners in cases of necessity, at p. 752:

But although such acts are done by the master on behalf of the owner of the goods and with his implied authority so as to bind him, they are still done by the master as servant of and as representing the shipowner and the shipowner is responsible if he exercises that authority improperly.

One of the authorities cited by Carver in support of this proposition is the old case of *Notara v. Henderson*³, which was an action against shipowners by the shippers of a cargo of beans, claiming that the shipowners were liable for the alleged negligence of the master in failing to take reasonable care of the beans by drying them at the port of Liverpool, into which the vessel was driven for repairs by an accident of the sea as the result of a collision at sea "for the necessary and immediate consequences of which" the shipowner was exempted from liability under the Bill of Lading. The judgment in this case is a comparatively long one but the effect of it appears to me to be accurately summarized in the first paragraph of the heading which reads:

There is a duty on the master of a ship as representing the shipowner to take reasonable care of the goods entrusted to him, not merely in doing what is necessary to preserve them on board the ship during the ordinary incidents of the voyage, but also in taking active measures where reasonably practical under all circumstances, to check and arrest the loss

à la cargaison par suite d'une violation de cette obligation n'est pas à mon avis «une perte d'avarie commune» à laquelle les Règles s'appliquent.

À mon avis, les Règles d'York et d'Anvers ne contiennent aucune disposition de nature à libérer le capitaine de sa responsabilité de voir à ce que la cargaison soit convenablement manutentionnée et surveillée au cours de l'exécution de la procédure d'avarie commune. À cet égard, dans *Carver's Carriage By Sea*, 12^e éd., vol. 2, on trouve l'énoncé suivant à la p. 752 en ce qui concerne le rôle du capitaine quand il agit au nom des armateurs dans les cas de nécessité:

[TRADUCTION] Mais bien que ces actes soient faits par le capitaine pour le compte du propriétaire des marchandises et avec son autorisation tacite de manière à le lier, ils sont toujours faits par le capitaine en tant que préposé et mandataire de l'armateur et l'armateur est responsable s'il exerce mal cette autorité.

Au soutien de cette proposition, un des précédents cités par Carver est l'ancienne affaire *Notara v. Henderson*³, une action intentée contre les armateurs par les chargeurs d'une cargaison de haricots et dans laquelle on prétendait que les armateurs étaient responsables de la négligence du capitaine qui avait omis de prendre un soin raisonnable des haricots, disait-on, du fait qu'il ne les avait pas fait sécher au port de Liverpool, où le navire avait été conduit pour être réparé par suite d'un accident maritime résultant d'une collision en mer «pour les conséquences immédiates et nécessaires de laquelle» l'armateur était exempt de toute responsabilité en vertu du connaissance. Dans cette dernière affaire, le jugement est relativement long, mais son effet me paraît être résumé d'une façon précise dans le premier alinéa du commentaire qui se lit comme suit:

[TRADUCTION] Il incombe au capitaine d'un navire, en tant que représentant de l'armateur, de prendre un soin raisonnable des marchandises qui lui sont confiées, non seulement en faisant le nécessaire pour les protéger à bord du navire au cours des incidents ordinaires du voyage, mais aussi en prenant des mesures positives qu'il est raisonnablement possible

³ (1872), L.R. 7 Q.B. 225.

³ (1872), L.R. 7 Q.B. 225.

or deterioration resulting from accidents for the necessary and immediate consequences of which the shipowner is not liable by reason of exception in the Bill of Lading. And for neglect of this duty by the master the shipowner is responsible to the shipper.

Before considering whether the appellants can successfully invoke the York/Antwerp Rules in the present case, it seems to me to be desirable to consider the format in which the rules are arranged. The Rules are lettered A to G and numbered I to XII and they are preceded by a rule of interpretation which reads as follows:

In the adjustment of general average the following lettered and numbered rules shall apply to the exclusion of any law and practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered rules, general average shall be adjusted according to the lettered rules.

In commenting on this Rule, Lowndes and Rudolf *supra* observe at p. 548, para. 546:

The first sentence of the Rules ensures that the Rules shall not be construed as a mere codification of any national law or any practice national or international. They thus take effect as a contract between the parties and fall to be construed in the same manner as any other contract. They do not however constitute a complete or self-contained code and need to be supplemented by bringing into the gaps provisions of the general law which are applicable to the contract.

Paragraph 8 of the Defence specifically pleads Rule XII which reads as follows:

RULE XII

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

It is contended on behalf of the appellants that the provisions of Rule XII are to be con-

de prendre compte tenu de toutes les circonstances aux fins de contenir et d'arrêter la perte ou la détérioration résultant d'accidents pour les conséquences immédiates et nécessaires desquels l'armateur est exempt de toute responsabilité en raison d'une exception contenue dans le connaissment. Et l'armateur répond au chargeur de la négligence du capitaine à l'égard de ce devoir.

Avant d'examiner si les appelantes peuvent à bon droit invoquer les Règles d'York et d'Anvers en l'espèce, il me semble souhaitable d'examiner la disposition des Règles. Les Règles portent les lettres A à G et les numéros I à XII et sont précédées d'une règle d'interprétation qui se lit comme suit:

Dans le règlement d'avaries communes, les Règles suivantes précédées de lettres et de numéros doivent s'appliquer à l'exclusion de toute loi et pratique incompatibles avec elles.

À l'exception de ce qui est prévu par les Règles numérotées, l'avarie commune doit être réglée conformément aux Règles précédées de lettres.

En commentant cette Règle, Lowndes and Rudolf dans l'ouvrage déjà cité, font la remarque suivante, p. 548, par. 546:

[TRADUCTION] La première phrase des Règles prévoit que les Règles ne doivent pas être interprétées comme une simple codification de quelque loi nationale ou de quelque pratique nationale ou internationale. Ainsi, elles ont le même effet qu'un contrat entre les parties et doivent être interprétées comme tout autre contrat. Cependant, elles ne constituent pas un code complet ou autonome et il est nécessaire d'en combler les lacunes par les prescriptions du droit commun qui s'appliquent au contrat.

Le par. 8 de l'exposé de la défense invoque expressément la Règle XII qui se lit comme suit:

RÈGLE XII

Le dommage ou la perte subis par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, recharge et arrimage sera admis en avarie commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement.

Les appelantes ont prétendu que les dispositions de la Règle XII doivent s'interpréter

strued as meaning that any damage to or loss of cargo occurring in the course of the general average procedure is to be made good as general average.

In this regard, the learned trial judge invoked the provisions of Rule D of the rules which reads:

RULE D

Rights to contribution in general average shall not be affected though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies which may be open against that party for *such* fault.

Noël J. construed this as meaning that:

... general average procedure has nothing to do with nor does it affect the rights of any party to any remedy he may have against one of the parties *for any fault committed and which has caused him damage*.

and the learned trial judge continues:

Such indeed would be the situation of the Plaintiff here if it can establish that it is entitled to a recourse against the defendants for damage sustained to its cargo during the reloading procedure conducted in Quebec City after the grounding of the vessel, whether or not there is or may be a general average enforcement against all the parties to this common adventure.

In my view the effect of Rule D is to provide that general average is to be settled without reference to the question of whose fault gave rise to the general average act but that the remedies against the party responsible for that fault are nonetheless to be preserved. With the greatest respect for the views of the learned trial judge, I am unable to find that the last portion of Rule D has the effect of preserving remedies which may be open against one of the parties for "any fault . . . which may have caused the damage" and I do not think it is to be read as qualifying the language of Rule XII in so far as that rule provides that "damage to or loss of the cargo . . . caused in the act of handling . . . shall be made good as general average

comme signifiant que tout dommage ou toute perte subis par la cargaison au cours de la procédure d'avarie commune doivent être admis en avarie commune.

À ce sujet, le savant juge de première instance a invoqué les dispositions de la Règle D des Règles qui se lit comme suit:

RÈGLE D

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y en aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours pouvant être ouverts contre cette partie à raison d'une *telle* faute.

M. le Juge Noël a interprété cette disposition comme signifiant que:

... la procédure d'avarie commune n'a aucun rapport avec le droit d'une partie d'exercer quelque recours qu'elle puisse avoir contre une des parties à une avarie commune, *en raison d'une faute commise et qui lui a causé un dommage*; elle ne le modifie en rien.

et le savant juge de première instance a poursuivi en ces termes:

Telle serait en fait la situation de la demanderesse en l'espèce, si on pouvait établir qu'elle a un recours contre les défenderesses pour les dommages subis par sa cargaison au cours des opérations de recharge menées à Québec après l'échouement du navire, que l'on puisse ou non exercer un recours en avarie générale contre toutes les parties à l'aventure commune.

À mon avis, la Règle D a pour effet de prévoir que l'avarie commune doit être réglée indépendamment de la question de savoir qui a commis la faute ayant entraîné l'acte d'avarie commune, mais que les recours contre la partie responsable de cette faute demeurent néanmoins. Soit dit avec le plus grand respect pour les vues du savant juge de première instance, je ne puis conclure que la dernière partie de la Règle D a pour effet de conserver les recours pouvant être ouverts contre une des parties en raison «*d'une faute . . . qui peut avoir causé le dommage*» et je ne crois pas qu'il faut l'interpréter comme limitant la portée de la Règle XII dans la mesure où cette règle prévoit que «le dommage ou la perte subis par la cargaison . . . dans les opéra-

when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average."

In finding that Rule D had the effect of preserving the rights of any party to any remedy which he may have against one of the parties to a general average for any fault which has caused the damage, Mr. Justice Noël relied on a judgment of Pearson J. in *Goulandris Bros. v. B. Goldman & Sons Ltd.*⁴, in the course of which at p. 92 he said:

I understand that the task of compiling an average adjustment in a complicated case may take years. It is highly convenient and desirable, almost necessary, that the task should not be further enlarged and complicated by questions *whether the casualty was caused by some fault or faults of one or more of the parties*. Moreover, such questions would only be settled by litigation or arbitration as they go beyond the sphere of general average and may affect other matters. The average adjusters ought to be able to produce figures which, so far as they are concerned, are final figures. When they have produced their final figures the question of enforcement arises, and it is at this stage that the second part of Rule D comes into play. The average adjustment shows X owing to Y £100 but that showing is without prejudice to any remedies which may be open to X for Y's *fault having caused the casualty*. (The italics are my own).

It is true that in the same paragraph of his reasons for judgment Pearson J. analyzed Rule D in the following manner so as to mean that:

The first part refers to the rights to contribution in general average as they will be set out in the average adjustment and these are properly and naturally called 'rights' because normally the holder of such rights is entitled to receive payment. But this second part of the rule provides that the first part is not to prejudice remedies for faults. That implies that in some cases the remedies referred to in the second part of the rule will override the rights referred to in the first part; in other words, the second part operates as a proviso, qualifying, overriding, cutting down or derogating from the first part. The rights may be

tions de manutention . . . sera admis en avarie commune lorsque le coût de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement.»

En concluant que la Règle D a pour effet de conserver le droit de toute partie à tous recours qu'elle peut avoir contre une des parties à une avarie commune en raison d'une faute quelconque qui a causé le dommage, M. le Juge Noël s'est appuyé sur un jugement rendu par le Juge Pearson dans *Goulandris Bros. v. B. Goldman & Sons Ltd.*⁴, où il a dit à la p. 92:

[TRADUCTION] Je comprends donc que l'élaboration d'un règlement d'avarie commune, dans une affaire compliquée, puisse prendre des années. Pour des raisons pratiques, il est donc très souhaitable, presque indispensable, de ne pas accroître et compliquer cette tâche encore davantage en soulevant *la question de savoir si l'accident a été causé par la faute ou les fautes d'une ou plusieurs parties*. En outre, une telle question ne serait tranchée que par les tribunaux ou par arbitrage, puisqu'elle dépasse le cadre de l'avarie commune et peut toucher d'autres problèmes. Les dispacheurs d'avaries devraient être en mesure de fournir des chiffres qui, du moins en ce qui les concerne, seraient des chiffres définitifs. Une fois qu'ils ont produits ces chiffres, se pose la question de l'exécution; c'est alors qu'entre en jeu la seconde partie de la règle D. La dispache d'avarie peut révéler que X doit £100. à Y; mais cela sans préjudice des recours dont X pourrait disposer au cas où la *faute d'Y aurait causé l'accident*. (J'ai mis des mots en italique).

Il est vrai que, dans le même alinéa de ses motifs de jugement, le Juge Pearson a étudié la Règle D de la manière suivante:

[TRADUCTION] La première partie se rapporte aux droits de réclamer la contribution à l'avarie commune, tels qu'ils sont précisés par la dispache d'avarie; c'est à juste titre qu'on parle de «droits», puisque leur titulaire peut exiger paiement. Mais la seconde partie de la règle stipule que la première ne préjuge pas les recours éventuels pour fautes. Ceci implique que, dans certains cas, les recours mentionnés par la seconde partie de la règle prendront le pas sur les droits mentionnés dans la première; en d'autres termes, la seconde partie a l'effet d'une condition, d'une réserve, d'une disposition prépondérante, limi-

⁴ [1958] 1 Q.B.D. 74.

⁴ [1958] 1 Q.B.D. 74.

nullified or defeated or diminished or otherwise affected by the remedies. In that sense the rights referred to in the first part of the rule are *prima facie* rights because they are subject to the remedies.

I think it is this latter passage and particularly the statement "that the first part is not to prejudice remedies for faults" which led Mr. Justice Noël to conclude that the second part of Rule D referred to *any fault* committed by one of the parties to the general average. In my view, when Pearson J.'s reasons for judgment are read as a whole, it is apparent that the *faults* to which he was referring were faults causing the casualty which in turn gave rise to the general average sacrifice. The words "such fault" as they occur in the last line of Rule D are, in my view, to be construed as referable to "the fault" referred to in the earlier part of the section and the remedies which are preserved are therefore those against the party whose fault was responsible for the event which gave rise to the general average sacrifice.

Although I am of opinion that Rule D is only effective to preserve remedies which may be open against one of the parties whose fault gave rise to the sacrifice, it does not follow that all damages to or loss of "cargo . . . caused in the act of handling, discharging, reloading and stowing" are to be made good as a general average, because it is to be borne in mind that under the provisions of rule XII this applies "when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average".

The only losses or damages to be admitted as general average are those referred to in Rule C which reads:

RULE C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

As has been pointed out, the unloading of the cargo at Lévis was the general average act and the handling and reloading at that port were all

tative ou dérogatoire, par rapport à la première. Les droits peuvent être annulés, écartés, restreints ou modifiés de toute autre manière par l'existence de ces recours. En ce sens, les droits mentionnés dans la première partie de la règle sont des droits *prima facie*, puisqu'ils n'existent que sous réserve des recours.

Je crois que c'est ce dernier passage, et surtout l'énoncé «que la première ne préjuge pas les recours éventuels pour fautes», qui a motivé M. le Juge Noël à conclure que la seconde partie de la Règle D se rapportait à *toute faute* commise par une des parties à l'avarie commune. À mon avis, lorsque les motifs de jugement du Juge Pearson sont lus dans leur ensemble, il est clair que les *fautes* visées sont celles qui ont causé l'accident qui a ensuite donné lieu au sacrifice d'avarie commune. L'expression «telle faute» qui se trouve à la dernière ligne de la Règle D doit, à mon avis, être interprétée comme se rapportant aux mots «une faute» dans la première partie de la règle, et les recours conservés sont donc ceux qui sont opposables à la partie dont la faute a causé l'événement qui a donné lieu au sacrifice d'avarie commune.

Bien que je sois d'avis que la Règle D n'a pour effet que de préserver les recours qui peuvent être ouverts contre une des parties dont la faute a donné lieu au sacrifice, il ne s'ensuit pas que tout dommage ou perte «subis par la cargaison . . . dans les opérations de manutention, déchargement, recharge et arrimage» doivent être admis en avarie commune, car il faut remarquer qu'en vertu des dispositions de la Règle XII, ceci s'applique «lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement.»

Les seules pertes ou les seuls dommages susceptibles d'être admis en avarie commune sont ceux mentionnés dans la Règle C qui se lit comme suit:

RÈGLE C

Seuls les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, seront admis en avarie commune.

Comme nous l'avons signalé, le déchargement de la cargaison à Lévis a constitué l'acte d'avarie commune et la manutention et le recharge-

part of the general average procedure, but it is contended on behalf of the respondent that the damage caused to the pig iron cargoes was not a "direct consequence of the general average act" as it was caused by the negligence of the master and those who were employed by him to carry out the procedure.

In carrying out the general average procedure, the master acts on behalf and for the benefit of both the cargo owners and the ship and, in the present case, the master entrusted the discharging and reloading of the cargo to Hayes, Stuart and Company, who are the general average surveyors, but I agree with Mr. Justice Noël that this did not relieve the master of the ultimate responsibility for carrying out the procedure properly.

The meaning to be given to the words "direct consequence" as employed in Rule C is the subject of a closely reasoned judgment delivered by Lord Denning in *Australian Coastal Shipping Commission v. Green et al*⁵, in which he reviews a great many of the authorities and concludes that:

Direct consequences denote those consequences which flow in an unbroken sequence from the act whereas 'indirect consequences' are those in which the sequence is broken by an intervening or extraneous cause.

and the learned judge adds:

I realize that this is not very helpful because the metaphor 'breaking the chain' of causation means one thing to one man and another thing to another but still we have to do the best we can with it.

Lord Denning proceeds to state his own view in the following terms:

If the master when he does a 'general average act' ought reasonably to have foreseen that a subsequent accident of the kind might occur—or even that there was a distinct possibility of it, then the subsequent accident does not break the chain of causation. The loss or damage is the direct consequence of the original general average act.

⁵ [1971] 1 Lloyds Rep. 16.

ment à ce port faisaient tous partie de la procédure d'avarie commune, mais l'intimée prétend que le dommage causé aux cargaisons de fonte en gueuse n'était pas une «conséquence directe de l'acte d'avarie commune» puisqu'il a été causé par la négligence du capitaine et de ceux qu'il avait employés pour exécuter cette procédure.

En exécutant la procédure d'avarie commune, le capitaine agit au nom et dans l'intérêt à la fois du navire et des propriétaires de la cargaison; en l'espèce, le capitaine a confié le déchargement et le rechargement de la cargaison à Hayes, Stuart and Company, qui sont ici les experts d'avarie commune, mais je suis d'accord avec M. le Juge Noël que le capitaine n'a pas été par là libéré de la responsabilité ultime d'exécuter correctement la procédure d'avarie.

Le sens à donner à l'expression «conséquence directe» dans la Règle C a fait l'objet d'un jugement minutieusement motivé de Lord Denning dans *Australian Coastal Shipping Commission v. Green et al*⁵, où il passe en revue un grand nombre de précédents et conclut que:

[TRADUCTION] Les conséquences directes sont les conséquences qui découlent de l'acte d'une façon ininterrompue tandis que les "conséquences indirectes" sont celles qui interviennent quand la séquence est interrompue par une cause distincte et extérieure.

et le savant juge ajoute ceci:

[TRADUCTION] Je me rends bien compte que cette explication n'est pas très utile parce que la métaphore "briser la chaîne" de causalité signifie une chose pour un et autre chose pour un autre; mais enfin, il nous faut en tirer le meilleur parti possible.

Lord Denning exprime son propre avis dans les termes suivants:

[TRADUCTION] Si le capitaine, en faisant un "acte d'avarie commune", devait raisonnablement prévoir qu'un accident subséquent du genre pouvait survenir, ou même était nettement possible, alors, l'accident subséquent ne brise pas le lien de causalité. La perte ou le dommage est la conséquence directe de l'acte d'avarie commune initial.

⁵ [1971] 1 Lloyds R. 16.

It appears to me that even if Lord Denning's view be accepted, it does not mean that a master is to be relieved of responsibility for his own negligence by contending that it was "reasonably foreseeable". In my view, if it be shown that loss or damage to cargo has been caused through the negligence of the master in carrying out the general average procedure, it can no longer be said that it was a direct consequence of the general average act. The chain of causation is broken by the intervention of a new cause and, in my view, it cannot have been the intention of the committee which adopted the York/Antwerp Rules that a master should be able to claim a general average loss because he was able to foresee the possibility that he would be negligent.

The question of fact which must determine the outcome of this appeal is whether the damage to the cargo was caused by negligence for which the appellants are responsible. Notwithstanding the stipulation and obligation to keep the cargoes separate by which the appellants were bound, the evidence is clear that neither the master nor the surveyors and adjusters employed by the appellants took any steps to protect the pig iron from being intermingled at Lévis.

It is apparent from the master's evidence that he turned over the unloading, handling and reloading of the cargo to the surveyors and not only failed to exercise any supervision, but appears to have regarded himself as under no obligation to participate in the procedure. In this regard he gave the following evidence:

Q. Well, which do you do? Do you maintain control of everything? Were you in charge or were they?

A. They were in charge so far as discharging and loading of the cargo was concerned.

Q. The care of the cargo . . .

A. Rested with them.

Q. You gave up the care did you?

A. Well, yes.

Il me semble que même si l'avis de Lord Denning est retenu, cela ne doit pas signifier que le capitaine doit être libéré de la responsabilité découlant de sa propre négligence en faisant valoir que l'accident ultérieur était "raisonnablement prévisible". À mon avis, s'il est établi que la perte ou le dommage a été causé par suite de la négligence du capitaine dans l'exécution de la procédure d'avarie commune, on ne peut plus affirmer qu'il s'agit d'une conséquence directe de l'acte d'avarie commune. Le lien de causalité se trouve brisé par la survenance d'une nouvelle cause et, à mon avis, le comité qui a adopté les Règles d'York et d'Anvers n'avait pas en vue que le capitaine puisse réclamer une perte d'avarie commune pour la raison qu'il a pu prévoir la possibilité qu'il serait négligent.

La question de fait sur laquelle repose le sort du présent appel est de savoir si le dommage a été causé à la cargaison par suite d'une négligence dont les appelantes sont responsables. Malgré l'obligation de garder séparées les cargaisons, stipulée à la charge des appelantes, il est clairement démontré que ni le capitaine, ni les experts et dispatcheurs employés par les appelantes n'ont pris de mesures pour empêcher le mélange de la fonte en gueuse à Lévis.

Le témoignage du capitaine démontre clairement qu'il a confié les opérations de déchargement, de manutention et de recharge de la cargaison aux experts et que non seulement il n'a exercé aucune surveillance mais semble ne pas s'être considéré obligé de participer à la procédure. Sur ce point, sa déposition est la suivante:

[TRADUCTION] Q. Eh bien, qu'avez-vous fait? Avez-vous gardé la haute main sur tout? Êtiez-vous responsable ou étaient-ils responsables?

R. Ils étaient responsables de ce qui concernait le déchargement et le chargement de la cargaison.

Q. De la surveillance de la cargaison . . . ?

R. Elle leur incombaît.

Q. Vous avez abandonné la surveillance, n'est-ce-pas?

R. Eh bien, oui.

The role of the general average surveyor or adjuster in carrying out the general average procedure is described in the evidence of Mr. George Hayes who is President of Hayes, Stuart & Company Limited, the company which was retained on behalf of the appellants to act in that capacity during the unloading and reloading of the "OAK HILL" at Lévis. Mr. Hayes gave evidence on behalf of the respondent and in the course of his direct examination he was asked about the function of such a surveyor and he said:

Q. Is he a watchman?

A. No, he is not a watchman.

Q. Who employs the watchman?

A. Ordinarily people are employed through the vessel's agents, the watchman, and the stevedores et cetera. It is ordinarily the agent.

Q. Did you employ the stevedores, your firm?

A. No, we did not.

Q. Did you employ the watchman?

A. No, we did not.

Q. You say they are employed by the ship's agents?

A. Ordinarily the ship's agents on behalf of the Master. *He is the Master's servant for loading what is necessary.*

And later:

Q. And who makes the decisions, for example, you have already said the employee of the charterers and the watchman and so on is not by you, who gives instructions—you have already said the employment of stevedores and the watchman is not made by you, who gives instructions to those stevedores and those watchmen?

A. Actually the watchman and the stevedores are the servants of the Master of the ship. Although you do have discussions with the Master and the stevedores and yourself and you have meetings in order to solve the problems in hand to get at the best manner if the cargo should be wet or under water, the best manner of handling it, but ordinarily this is a meeting between all interests concerned and it is agreed accordingly.

Q. But then the Master carries out whatever decisions he wishes and so on?

Le rôle de l'expert ou dispacheur d'avarie commune dans l'exécution de la procédure d'avarie commune est décrit dans le témoignage de M. George Hayes, le président de Hayes, Stuart & Company Limited, compagnie dont les appelantes ont retenu les services en cette qualité au cours du déchargement et du recharge-ment du "OAK HILL" à Lévis. M. Hayes a témoigné sur citation de l'intimée; au cours de l'interrogatoire principal du témoin, on a abordé le sujet des fonctions de l'expert:

[TRADUCTION] Q. Est-il un surveillant?

R. Non, il n'est pas un surveillant.

Q. Qui emploie le surveillant?

R. Habituellement les hommes sont employés par l'entremise des mandataires du navire, le surveillant, et les arrimeurs et cetera. C'est habi-tuellement le mandataire.

Q. Avez-vous employé les arrimeurs, votre firme?

R. Non, pas nous.

Q. Avez-vous employé le surveillant?

R. Non, nous ne l'avons pas employé.

Q. Vous dites qu'ils sont employés par les man-dataires du navire?

R. Habituellement par les mandataires du navire au nom du capitaine. *Il est le préposé du capitaine aux fins de charger le nécessaire.*

Et plus loin:

[TRADUCTION] Q. Et qui prend les décisions, par exemple, vous avez déjà dit que l'employé des affréteurs et le surveillant et cetera n'est pas engagé par vous, qui donne les directives—vous avez déjà dit que vous n'engagez pas les arrimeurs ni le surveillant, qui donne les direc-tives à ces arrimeurs et à ces surveillants?

R. En fait, le surveillant et les arrimeurs sont les préposés du capitaine du navire. Bien que vous ayez des discussions avec le capitaine et les arrimeurs et vous-même et que vous teniez des réunions afin de régler les problèmes et trouver la meilleure solution si la cargaison est mouillée ou sous l'eau, la meilleure façon de la manuten-ctionner, mais habituellement, c'est là une réu-nion groupant toutes les parties intéressées et c'est convenu en conséquence.

Q. Mais alors, le capitaine exécute toutes les déci-sions qu'il veut et le reste?

A. Yes, in theory the Master has the final say.

Finally, on cross-examination by the appellants' counsel, Mr. Hayes said of the general average adjuster:

A. Ordinarily, a good general adjuster discusses every move with the Master of the ship or the Chief Officer.

There is no evidence of supervision by the surveyor at Lévis and indeed the appellants did not bring a single witness as to what took place there with respect to the handling of the cargo, and in fact their only answer to the allegation of negligence was that the Port of Lévis was so ill equipped for the reception of pig iron that the mixing and breaking might have taken place without anybody's negligence.

The evidence as to negligence was furnished by the two expert surveyors who examined the cargo at Genoa and who gave evidence on behalf of the appellants. One of these witnesses, Alfonso Oliva, after acknowledging it to be indisputable that the greater quantity of the mixture and breakage occurred at the time of the forced discharge at Lévis, was cross-examined with respect to the mixture and made the following answers:

Q. In enclosure Number 2 it shows, for example, in hold Number 5 instead of twelve hundred and fifty-six (1256) long tons there was twelve hundred and ninety-five (1295) and it says, 'Mixed with remaining cargo'; that is pretty sloppy mixing and loading, is it, Mr. Oliva, negligent or sloppy?

A. Yes.

Q. I show you hold Number 4 before grounding in enclosure Number 1, eighteen hundred and fifty (1850) tons of Hematite and in enclosure Number 2 there are only seventeen hundred and nine (1709) tons of Hematite and it's mixed with the remaining cargo. What do you think of that? Is that negligent?

A. Yes, indisputably it is negligent.

R. Oui, en théorie, le capitaine a le dernier mot.

Enfin, interrogé en contre-interrogatoire par l'avocat des appelantes, M. Hayes a dit ceci au sujet du dispacheur d'avarie commune:

[TRADUCTION]—R. Habituellement, un bon dispacheur d'avarie commune discute de chaque manœuvre avec le capitaine du navire ou l'officier supérieur.

Il n'y a aucune preuve qu'une surveillance a été exercée par l'expert à Lévis et, en fait, les appelantes n'ont convoqué aucun témoin pour expliquer ce qui s'est produit relativement à la manutention de la cargaison et leur seule réponse à l'allégation de négligence était que les installations du Port de Lévis étaient si mauvaises pour la réception de la fonte en gueuse qu'elle aurait été mélangée et fragmentée sans qu'intervienne la négligence de personne.

La preuve de négligence a été apportée par les deux experts qui ont examiné la cargaison à Gênes et qui ont témoigné sur citation des appelantes. Un de ces témoins, Alfonso Oliva, après avoir reconnu qu'il était incontestable que la plus grande partie du mélange et de la fragmentation s'était produit au moment du déchargement forcé à Lévis, a été contre-interrogé relativement au mélange et il a donné les réponses suivantes:

[TRADUCTION]—Q. L'annexe numéro 2 indique que, par exemple, dans la cale numéro 5, au lieu de mille deux cent cinquante-six (1256) tonnes fortes, il y en avait mille deux cent quatre-vingtquinze (1295), et il y est inscrit: «mélangé avec le reste de la cargaison»; c'est un mélange et un chargement très bâclé, il y a négligence ou bâclage, n'est-ce-pas M. Oliva?

R. Oui.

Q. Je vous exhibe l'annexe numéro 1 qui indique qu'il y avait dans la cale numéro 4, avant l'échouement, mille huit cent cinquante (1850) tonnes d'hématite, et dans l'annexe numéro 2, il n'y a que mille sept cent neuf (1709) tonnes d'hématite et elle est mélangée avec le reste de la cargaison. Qu'en pensez-vous? S'agit-il de négligence?

R. Oui, il s'agit indubitablement de négligence.

The other surveyor, Captain Baldi was in general agreement with the fact that the cargo "had been badly handled" at Lévis.

This is the evidence of the opinion of highly qualified experts who were called on behalf of the appellants; it is uncontradicted and in my opinion substantiates the finding of Mr. Justice Noël that:

... the damage here was indeed caused by the combined acts of negligence of the surveyors and of the captain and his officers and crew in the management of the cargo at a time when the ship was not navigating but was moored in the dock where it remained during the whole operation of unloading and reloading.

I think it important to stress the fact that the respondent's claim is a claim for damages for negligent performance of a contract of carriage and is not a claim in general average. The appellants are the only party claiming in general average and there is an express denial of their right so to plead, so that the burden rests upon the appellants under the pleadings to prove that the loss sustained is a general average loss. This position is reinforced by the provisions of Rule E of the York/Antwerp Rules which reads:

RULE E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

This burden cannot, in my opinion, be discharged without proof that the loss and damage complained of were "the direct consequence of the general average act".

In entering upon the general average act and in making all reasonable and necessary expenditures consequent thereon, the master is to be taken as acting with the implied authority of the cargo owners as well as the ship, but this authority does not extend so as to identify the cargo owners with the negligence of the master or those employed by him in carrying out the general average procedure or to derogate from his

L'autre expert, le capitaine Baldi, reconnaît d'une manière générale que la cargaison [TRADUCTION] «avait été mal manutentionnée» à Lévis.

Ces témoignages reflètent l'opinion d'experts hautement qualifiés qui ont déposé sur citation des appelantes; ils n'ont pas été contredits et, à mon avis, ils corroborent la conclusion de M. le Juge Noël selon laquelle:

... les dommages en l'espèce ont été causés en fait par les actes conjoints de négligence des experts, du capitaine, des officiers et de l'équipage dans l'organisation de la cargaison à un moment où le navire ne naviguait pas mais se trouvait à l'ancre dans un bassin, où il est resté pendant toutes les opérations de déchargement et de recharge.

Je crois qu'il est important de signaler le fait que la demande de l'intimée est une demande en dommages-intérêts pour négligence dans l'exécution d'un contrat de transport et non une demande en avarie commune. Les appelantes sont les seules parties qui réclament l'avarie commune et puisqu'on nie expressément leur droit de la réclamer, il incombe aux appelantes, vu les plaidoiries écrites échangées, de prouver que la perte subie est une perte d'avarie commune. Cette position est appuyée par les dispositions de la Règle E des Règles d'York et d'Anvers qui se lit comme suit:

RÈGLE E

La preuve qu'une perte ou une dépense doit effectivement être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission.

À mon avis, on ne peut se décharger de ce fardeau de la preuve sans prouver que la perte et le dommage allégués étaient «la conséquence directe de l'acte d'avarie commune».

Lorsqu'il procède à l'acte d'avarie commune et fait toutes les dépenses raisonnables et nécessaires s'y rapportant, il faut présumer que le capitaine agit en vertu d'une autorisation implicite des propriétaires de la cargaison et également des armateurs, mais cette autorisation ne vas pas jusqu'à considérer les propriétaires de la cargaison comme ne faisant qu'un avec la négligence du capitaine ou de ceux qu'il emploie

overriding responsibility to care for the cargo in his capacity as the servant of the ship owner.

In my opinion the expenses incurred in handling the cargo at Lévis were a direct consequence of the general average act, but the combined negligence of the master and of the surveyors and stevedores who were acting as his servants which occasioned the damage, was not attributable to the general average act; it constituted a separate and independent cause which can only be said to have been foreseeable if it is to be taken that the master should foresee the possibility of his own negligence and that of his servants. As I have indicated, I cannot subscribe to this proposition and it follows that in my opinion the appellants have not shown that the damage complained of was "the direct consequence of the general average act".

As will be seen, I agree with the assessment made by the learned trial judge of the negligence which he found to have been proved in this case of which he said:

These acts of neglect, even if committed during the general average procedure cannot, in my view, be held as those of the plaintiff so as to prevent the latter from successfully recovering the damages to its cargo.

The amount of \$107,621.26, representing the loss or damage to the cargo as determined at the time of discharge at Genoa, does not appear to have taken account of the minor damage which any such cargo might have sustained in the course of the enforced loading and unloading at Lévis, even if there had been no negligence, but as no evidence was called by the appellants to indicate the extent of such incidental damage if any, and as there does not appear to be any dispute as to quantum, I do not think that this Court is in a position to interfere with the award made by the learned trial judge.

dans l'exécution de la procédure d'avarie commune, ou jusqu'à constituer une dérogation à sa responsabilité première de veiller sur la cargaison en sa qualité de préposé de l'armateur.

À mon avis, les dépenses subies dans la manutention de la cargaison à Lévis étaient une conséquence directe de l'acte d'avarie commune, mais la négligence conjointe du capitaine et des experts et arrimeurs qui agissaient à titre de préposés du capitaine, laquelle est la cause du dommage, n'était pas attribuable à l'acte d'avarie commune; elle a été une cause distincte et indépendante que l'on ne peut qualifier de prévisible que si l'on considère que le capitaine devrait prévoir la possibilité de sa propre négligence et de celle de ses préposés. Comme je l'ai signalé, je ne puis souscrire à cette proposition et il s'ensuit qu'à mon avis, les appelantes n'ont pas établi que le dommage allégué était «la conséquence directe de l'acte d'avarie commune».

Comme nous le verrons, je souscris à l'appréciation qu'a faite le savant juge de première instance de la négligence qui, selon lui, a été établie en l'espèce et dont il dit ceci:

Ces actes de négligence, même s'ils ont été commis pendant la procédure d'avarie commune, ne peuvent être considérés, me semble-t-il, comme des actes de la demanderesse, de façon à l'empêcher de recouvrer des dommages et intérêts pour sa cargaison.

Le montant de \$107,621.26, qui représente la perte ou le dommage causé à la cargaison tel que déterminé au moment du déchargement à Gênes, ne semble pas tenir compte des légers dommages que toute cargaison semblable aurait pu subir au cours du chargement et du déchargement forcés à Lévis même en l'absence de toute négligence, mais puisque les appelantes n'ont présenté aucune preuve pour indiquer l'étendue d'un tel dommage incident, si dommage il y a, et puisque la question du montant ne semble pas en litige, je ne crois pas qu'il appartienne à cette Cour de modifier l'indemnité accordée par le savant juge de première instance.

From time to time in the course of these reasons I have referred to the responsibility of the "shipowners" and I should perhaps make it plain that this responsibility is shared by the time charterers and that the liability of the two appellants is joint and several.

For all these reasons I would dismiss this appeal with costs.

Appeal dismissed with costs.

Solicitors for the defendants, appellants: Brisset, Reycraft, Bishop & Davidson, Montreal.

Solicitors for the plaintiff, respondent: Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, Phelan & MacKell, Montreal.

Au cours de ces motifs, j'ai fait mention à l'occasion de la responsabilité des «armateurs» et je devrais peut-être ajouter que cette responsabilité est partagée par les affréteurs à temps et que les deux appelantes sont solidiairement responsables.

Pour ces motifs, je suis d'avis de rejeter l'appel avec dépens.

Appel rejeté avec dépens.

Procureurs des défenderesses, appelantes: Brisset, Reycraft, Bishop & Davidson, Montréal.

Procureurs du demandeur, intimé: Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, Phelan & MacKell, Montréal.