

T-1018-76

T-1018-76

**Navigation Harvey & Frères Inc. (Plaintiff)**

v.

**The Queen (Defendant)**

Trial Division, Marceau J.—Quebec, April 26;  
Ottawa, May 13, 1977.

*Maritime law — Negligence — Notice necessary to sue Crown — Vessel damaged at federal wharf — Rocks on mud-bottom — Low-tide mooring after defendant repaired wharf — Crown Liability Act, R.S.C. 1970, c. C-38, ss. 4(4), 4(5).*

The M/V *Nord de l'Île*, a schooner-type vessel owned by the plaintiff, was damaged while moored at the defendant's wharf. The accepted practice of the port is for the vessel to tie up to the wharf while the tide is in, to go aground when the water level drops to almost nothing, and to leave with its load when the water level again is high enough. The damage occurred when the vessel came to rest on a pile of large rocks that had accumulated on the river-bed after rolling down the wharf, during or shortly after a recent wharf repair operation. The defendant argues that the proceedings are barred because the plaintiff did not give the notice required by the *Crown Liability Act*.

*Held*, the action is allowed. Although subsection 4(4) of the *Crown Liability Act* requires notice in writing within seven days, subsection 4(5) gives the Court the power to release plaintiff from the failure held against him. Defence counsel argued that subsection 4(5) only applies in cases involving the death of the injured person, but such an interpretation would make the provision meaningless. The section has a dual purpose. Firstly, it provides freedom from the obligation to give notice in the case of death of the person injured. Secondly, in all other cases (provided neither ice nor snow is involved) it allows the person injured to be released from his failure to give notice in writing if the judge is of opinion that the Crown was not prejudiced thereby and that it would be an injustice to bar the proceedings for that reason alone; the second reservation appears most reasonable if one is to avoid attributing a purely and strictly formal effect to this requirement of notice in writing. Considering the personalities of the parties involved and the circumstances surrounding the incident, the case at bar would scarcely provide a more suitable opportunity for applying the second reservation.

ACTION.

COUNSEL:

*Pierre Blouin* for plaintiff.  
*Yvon Brisson* for defendant.

SOLICITORS:

*Blouin, Legris & Simard*, Quebec, for  
plaintiff.

**Navigation Harvey & Frères Inc. (Demanderesse)**

c.

**<sup>a</sup> La Reine (Défenderesse)**

Division de première instance, le juge Marceau—  
Québec, le 26 avril; Ottawa, le 13 mai 1977.

*Droit maritime — Négligence — Avis requis pour intenter une action contre la Couronne — Navire ayant subi une avarie à un quai fédéral — Roches dans le lit du fleuve — Le navire touche fond à marée basse après que la défenderesse ait réparé le quai — Loi sur la responsabilité de la Couronne, S.R.C. 1970, c. C-38, art. 4(4), 4(5).*

<sup>c</sup> Le N/M *Nord de l'Île*, sorte de goélette appartenant à la demanderesse, a subi une avarie pendant qu'il était amarré au quai de la défenderesse. La pratique habituelle dans le port est la suivante: le navire est amarré au quai à la faveur de la marée montante, s'échoue lorsque l'eau se retire presque complètement, et repart avec son chargement quant il y a suffisamment d'eau. L'avarie a été causée lorsque le navire s'est échoué sur un tas de grosses roches amoncelées sur le lit du fleuve après leur chute du haut du quai qui avait été réparé quelques jours auparavant. La défenderesse prétend que le recours est irrecevable parce que la demanderesse n'a pas donné l'avis requis par la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*.

<sup>e</sup> *Arrêt*: l'action est accueillie. Bien que le paragraphe 4(4) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne* exige un avis écrit de sept jours, le paragraphe 4(5) permet à la Cour de relever la demanderesse du défaut qui lui est reproché. Le procureur de la défenderesse a soutenu que le paragraphe 4(5) n'est applicable qu'au cas de décès de la victime, mais une telle interprétation rendrait le texte inintelligible. L'article a une double portée. D'une part, il libère de l'obligation de donner avis, au cas de décès de la victime. D'autre part, il permet dans tous les autres cas (pourvu que la glace ou la neige ne soient pas en cause) de relever la victime de son défaut d'avoir donné l'avis écrit, si le juge est d'avis que la Couronne n'en a subi aucun préjudice et qu'il serait injuste de prononcer pour cette seule raison l'irrecevabilité du recours. La deuxième réserve semble fort raisonnable si l'on veut éviter d'attribuer à cette exigence d'avis écrit une valeur purement et strictement formelle. Le cas étudié ne saurait être plus justiciable de l'application de cette deuxième réserve, si l'on considère la personnalité des parties en cause, et les circonstances de l'incident.

ACTION.

AVOCATS:

*Pierre Blouin* pour la demanderesse.  
*Yvon Brisson* pour la défenderesse.

PROCUREURS:

*Blouin, Legris & Simard*, Québec, pour la  
demanderesse.

*Deputy Attorney General of Canada for defendant.*

*Le sous-procureur général du Canada pour la défenderesse.*

*The following is the English version of the reasons for judgment rendered by*

*Voici les motifs du jugement rendu en français*  
a *par*

MARCEAU J.: Plaintiff is the owner of the M/V *Nord de l'Île*, a small, flat-bottomed, schooner-type, 350-ton vessel, which it has used for several years to carry pulpwood between Trois-Pistoles and Trois-Rivières on the St. Lawrence River in the Province of Quebec. The boat is made to be grounded regularly and is always loaded in the same way at Trois-Pistoles: it ties up to the wharf while the tide is in, goes aground when the water level drops to almost nothing, and leaves again with its load when the water is high enough.

LE JUGE MARCEAU: La demanderesse est propriétaire du N/M *Nord de l'Île*, un petit navire à fond plat de 350 tonnes, genre goélette, qu'elle utilise depuis plusieurs années pour le transport du bois de pulpe, entre Trois-Pistoles et Trois-Rivières, sur le fleuve St-Laurent, dans la province de Québec. Il s'agit d'une embarcation faite pour échouer régulièrement. En effet, le chargement du navire, à Trois-Pistoles, se fait toujours de la même manière: le navire amarre au quai à la faveur de la marée montante, échoue lorsque l'eau se retire presque complètement, et repart avec son chargement quand il y a suffisamment d'eau.

On May 23, 1975, the *Nord de l'Île* was moored at the wharf at Trois-Pistoles. While it was being loaded in the usual way the captain realized that the grounding was not occurring normally: he heard "cracking sounds" suggesting that the boat was not resting on a level surface, and he even noticed that the cabin door frame was twisted slightly. Later, when the tide came in again, it was pointed out to him that water was getting into the hold. The pumps were able to handle it, however, and he felt the boat could leave as scheduled. Upon arriving in Trois-Rivières, however, having realized on the way that water was still getting in and that the vessel appeared to be really damaged, the captain lost no time in informing his employers. It was easy to discover what had happened: the damage had been caused when the vessel went aground during loading on a pile of large rocks that had accumulated on the river-bed after rolling down from the wharf, the outer wall of which had been repaired a few days earlier.

d Le 23 mai 1975, le *Nord de l'Île* était amarré au quai de Trois-Pistoles. Pendant que l'on procédait comme d'habitude à son chargement, le capitaine se rendit compte que l'échouement ne se faisait pas de façon normale: il entendit «des craquements» qui laissaient supposer que l'embarcation ne reposait pas sur une surface égale et il constata même que le cadre de la porte de la cabine était légèrement tordu. On lui fit voir plus tard, au retour de la marée, que l'eau pénétrait quelque peu dans la cale. Mais les pompes suffisaient, et il crut pouvoir repartir comme prévu. A son arrivée à Trois-Rivières cependant, ayant réalisé en cours de route que l'eau pénétrait toujours et que le navire semblait réellement avarié, le capitaine s'empressa d'aviser ses patrons. Ce qui s'était passé fut facile à découvrir: le dommage avait été causé lorsque le navire avait échoué pendant le chargement sur un tas de grosses roches qui s'étaient amoncelées sur le lit du fleuve en déboulant du quai dont la charpente de revêtement avait dû être réparée quelques jours auparavant.

Plaintiff is asking defendant for \$6,350 in losses which it claims to have sustained as a result of damage to its vessel. It bases this action on the obligations incumbent on defendant as owner and caretaker of the Trois-Pistoles wharf, for use of which, moreover, defendant collects tolls. Plaintiff charges defendant with neglecting to keep the approaches to the wharf in good order by removing the rocks which had piled up on the muddy

i La demanderesse réclame de la défenderesse la perte qu'elle prétend avoir subie par suite des dommages causés à son navire, soit \$6,350. Elle fonde son action sur les obligations qui incombent à la défenderesse en tant que propriétaire et gardien du quai de Trois-Pistoles pour l'usage duquel d'ailleurs celle-ci perçoit des droits. Elle lui reproche d'avoir négligé de maintenir en bon ordre les abords du quai en enlevant les roches qui s'étaient

bottom, and which constituted an obvious danger to vessels accustomed to go aground there, a danger of which no warning was given to users before the accident occurred.

Defendant acknowledges that the use, maintenance and repair of the wharf were her responsibility and under her management, through her officers and agents (*Government Harbours and Piers Act*, R.S.C. 1970, c. G-9; *Public Works Act*, R.S.C. 1970, c. P-38). She does not dispute the presence of rocks on the river-bed where plaintiff's vessel chose to go aground, or deny that the rocks had fallen from the wharf, which she had been obliged to repair a few days earlier. She also admits that, once informed of the incident, her officers lost no time in closing off the dangerous part of the wharf until the necessary work could be carried out. She claims, however, that plaintiff failed to send the notice required by section 4(4) of the *Crown Liability Act*, R.S.C. 1970, c. C-38 and that the proceedings are therefore barred. She adds that in any case it has not been proved that the damage allegedly sustained by the vessel was due solely to the small number of rocks accumulated on the bank of the river, or that this damage resulted in such large losses.

In my opinion, only one of these three means of defence is valid.

1. I do not accept the argument of law based on failure to give notice in writing. It is true that subsection 4(4) of the *Crown Liability Act* requires notice in writing within seven days, but the following subsection immediately adds:

4. (5) In the case of the death of the person injured, failure to give the notice required by subsection (4) is not a bar to the proceedings, and, except where the injury was caused by snow or ice, failure to give or insufficiency of the notice is not a bar to the proceedings if the court or judge before whom the proceedings are taken is of opinion that the Crown in its defence was not prejudiced by the want or insufficiency of the notice and that to bar the proceedings would be an injustice, notwithstanding that reasonable excuse for the want or insufficiency of the notice is not established.

This enactment gives me the power to release plaintiff from the failure held against him, and I intend to exercise this power. Counsel for the defendant has maintained that subsection 4(5)

entassées dans le fond de vase et constituaient pour les navires qui devaient s'y laisser échouer un danger évident dont, avant que ne survienne l'accident, on ne s'était même pas soucié d'avertir les usagers.

La défenderesse reconnaît que, par ses officiers et mandataires, elle avait la charge et la gestion du quai quant à son usage, son entretien et sa réparation (*Loi sur les ports et jetées de l'État*, S.R.C. 1970, c. G-9; *Loi sur les travaux publics*, S.R.C. 1970, c. P-38). Elle ne conteste pas la présence de pierres dans le lit du fleuve là où le navire de la demanderesse s'était placé pour échouer, et ne nie pas non plus que les pierres étaient tombées du quai sur lequel elle avait dû quelques jours auparavant procéder à des réparations. Elle admet aussi que, sitôt informés de l'incident, ses officiers s'étaient empressés de fermer l'accès à la partie dangereuse du quai jusqu'à ce qu'on put procéder aux travaux requis. Elle prétend cependant que la demanderesse a fait défaut de lui faire parvenir l'avis requis par l'article 4(4) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, S.R.C. 1970, c. C-38 ce qui rend son recours irrecevable. Elle ajoute que de toute façon la preuve que les avaries prétendument subies par le navire seraient uniquement dues aux quelques pierres amoncelées sur la berge n'a pas été faite ni non plus la preuve qu'il en serait résulté des dommages aussi élevés.

De ces trois moyens de défense, un seul, à mon avis, est fondé.

1. Je ne retiens pas l'argument de droit tiré du défaut d'avis écrit. Le paragraphe 4(4) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne* exige, il est vrai, un avis écrit de sept jours, mais le paragraphe suivant s'empresse d'ajouter:

4. (5) Au cas de décès de la victime, le défaut de donner l'avis requis par le paragraphe (4) n'empêche pas d'exercer le recours. Le défaut de donner cet avis ou l'insuffisance de l'avis donné n'empêche pas l'exercice du recours (sauf si la neige ou la glace a causé le dommage), si le tribunal ou le juge devant lequel le recours est intenté estime, bien que l'on n'ait établi aucune excuse raisonnable de l'absence ou de l'insuffisance de l'avis, que la Couronne n'en a pas subi préjudice dans sa défense et qu'il serait injuste de prononcer l'irrecevabilité du recours.

Ce texte me donne le pouvoir de relever la demanderesse du défaut qui lui est reproché et ce pouvoir j'entends l'exercer. Le procureur de la défenderesse a soutenu que ce paragraphe 4(5) ne pouvait

could not operate in this case, since in his opinion it applies only in cases involving the death of the person injured. Such an interpretation appears inadmissible to me and would, moreover, make the provision meaningless. It seems clear to me that the section has a dual purpose. First, it provides freedom from the obligation to give notice in the case of the death of the person injured; this first reservation is easily understandable in view of the ambiguous and uncertain situation brought about by any death. Secondly, in all other cases (provided neither ice nor snow is involved) it allows the person injured to be released from his failure to give notice in writing if the judge is of opinion that the Crown was not prejudiced thereby and that it would be an injustice to bar the proceedings for that reason alone; this second reservation also appears most reasonable if one is to avoid attributing a purely and strictly formal effect to this requirement of notice in writing. Considering the personalities of the parties involved and the circumstances surrounding the incident, the case at bar could scarcely provide a more suitable opportunity for applying the second reservation. The evidence indicates, moreover, that the authorities were in fact informed immediately of what had occurred, that on the following day they contacted the captain of the damaged vessel and the president of plaintiff company, and that they immediately took the necessary steps to protect future users of the wharf. Defendant cannot claim prejudice, and in my opinion it would be an injustice in the circumstances to bar the proceedings solely because formal notice in writing was not given.

2. I am further of opinion that the evidence shows clearly that plaintiff's vessel was damaged by running aground on the accumulated rocks, and the resulting losses are defendant's responsibility because her officers failed in their duty by not taking care to correct an abnormal situation which they knew existed and which they realized—or at least should have realized—would be dangerous to those using the wharf (cf. in particular, *Donnacona Paper Co. Ltd. v. Desgagné* [1959] Ex.C.R. 215).

3. Defendant is right, however, in arguing that plaintiff has not proved all the damage it claims. I am quite willing to take into account, as counsel

jouer en l'espèce, n'étant applicable, à son avis, que dans les cas de décès de la victime. Une telle interprétation me paraît inadmissible et rendrait d'ailleurs le texte inintelligible. Il me semble manifeste que l'article a une double portée. D'une part, il libère de l'obligation de l'avis dans le cas de décès de la victime, première réserve qui se comprend sans peine si l'on songe à la situation d'imprécision et d'indécision que tout décès entraîne. D'autre part, il permet dans tous les autres cas (pourvu que la glace ou la neige ne soient pas en cause) que la victime soit relevée de son défaut d'avoir donné l'avis écrit si le juge est d'avis que la Couronne n'en a subi aucun préjudice et qu'il serait injuste de prononcer pour cette seule raison l'irrecevabilité du recours, deuxième réserve qui elle aussi semble fort raisonnable si l'on veut éviter d'attribuer à cette exigence d'un avis écrit une valeur purement et strictement formelle. Le cas sous étude ne saurait être plus à point quant à l'application de cette deuxième réserve si l'on considère la personnalité des parties impliquées et les circonstances de l'incident. La preuve au reste est à l'effet que les autorités ont été, en fait, immédiatement informées de ce qui était arrivé, que dès le lendemain elles ont eu l'occasion de communiquer avec le capitaine du navire avarié et le président de la compagnie demanderesse, qu'elles ont immédiatement pris les mesures qui s'imposaient pour la protection des futurs usagers du quai. La défenderesse ne peut parler de préjudice et il serait injuste à mon avis, dans les circonstances, de déclarer le recours irrecevable uniquement parce qu'un avis formel écrit n'a pas été donné.

2. Je suis d'avis par ailleurs que la preuve démontre clairement que le navire de la demanderesse a été avarié en échouant sur l'amoncellement de pierres et les dommages qui en sont résultés sont la responsabilité de la défenderesse parce que ses officiers ont manqué à leur devoir en ne se souciant pas de corriger une situation anormale dont ils connaissaient l'existence et dont ils réalisaient—ou à tout le moins auraient dû réaliser—les dangers pour les usagers du quai (cf. notamment, *Donnacona Paper Co. Ltd. c. Desgagné* [1959] R.C.É. 215).

3. La défenderesse a toutefois raison lorsqu'elle plaide que la demanderesse n'a pas prouvé tous les dommages qu'elle réclame. Je veux bien, comme

for the plaintiff urges me to do, the special circumstances, in particular that the necessary repairs could not be carried out immediately, and were finally done in large part by the crew members themselves using materials that plaintiff had in its warehouses, and that in fact the people involved in this case are a group of sailors from Île aux Coudres who are not accustomed to use very accurate systems of accounting. The fact remains, however, that this is a legal proceeding, and that in assessing the losses sustained by a plaintiff, and the earnings prevented, the Court cannot take into account damages that are claimed but not adequately proved.

With regard to the damages claimed in paragraph 12 of the declaration and set out in detail in the statement produced as Exhibit P-6, I accept only sixty per cent of the first two items, taking into account the fact that the damaged parts were several years old, and moreover were not replaced by new ones. Furthermore, I dismiss the claim for the cost of labour, since the repairs were carried out by crew members whose wages will be taken into consideration later in assessing the earnings prevented. However, I accept the amounts indicated in connection with the last three items. This leaves an amount of \$2,330.40 under this first heading.

With regard to the damages claimed in paragraph 13 for earnings prevented while the repairs were being carried out, I accept the figure given in the evidence of \$300 per day, including the crew's wages, or \$900 for the three days of inaction.

With regard to the damages claimed in paragraph 14 for the cost of oil used by the vessel's pumps between the time of the accident and the time of the repairs, this need not be taken into account since defendant is not responsible for the fact that repairs were not undertaken immediately.

It is therefore my opinion, for the reasons just indicated, that plaintiff is entitled to obtain from defendant compensation for damage amounting to \$3,230.40, suffered on May 23, 1975 when its vessel was damaged alongside the wharf at Trois-Pistoles, Quebec.

Judgment will therefore be rendered accordingly.

m'y invite le procureur de la demanderesse, tenir compte des circonstances particulières, notamment de ce qu'on ne put procéder sans délai aux réparations requises, que celles-ci ont finalement été effectuées en grande partie par les membres de l'équipage eux-mêmes et avec des matériaux que la demanderesse avait dans ses entrepôts, et que sont en réalité mis en cause ici un groupe de marins de l'Île aux Coudres peu portés à avoir recours à des systèmes de comptabilité très précis. Il n'en reste pas moins qu'il s'agit ici d'une action en justice et que la Cour ne saurait retenir, en évaluant la perte subie et le manque à gagner d'un réclamant, des dommages prétendus qui ne sont pas suffisamment prouvés.

Quant aux dommages réclamés au paragraphe 12 de la déclaration et précisés à l'état produit comme exhibit P-6, je ne retiens que 60% des deux premiers items, tenant compte du fait que les pièces endommagées avaient plusieurs années d'usure et n'ont d'ailleurs pas été remplacées par des neuves. Je rejette par ailleurs la réclamation relative au coût de la main-d'œuvre puisque la réparation a été faite par les membres de l'équipage dont les gages seront pris en considération plus loin en évaluant le manque à gagner. J'accepte cependant les montants indiqués en marge des trois derniers items. Il reste sous ce premier chef un montant de \$2,330.40.

Quant aux dommages réclamés au paragraphe 13 pour manque à gagner pendant les réparations, je retiens de la preuve le chiffre de \$300 par jour, y compris le salaire de l'équipage, soit \$900 pour les trois jours d'immobilisation.

Quant aux dommages réclamés au paragraphe 14 pour le coût d'huile utilisée par les pompes du navire entre le moment de l'accident et celui des réparations, il n'y a pas à en tenir compte puisque la défenderesse n'a pas à répondre du fait qu'on ait omis de procéder aux réparations sans délai.

Je suis donc d'avis, pour les raisons que je viens d'indiquer, que la demanderesse est en droit d'obtenir de la défenderesse la réparation des dommages qu'elle a subis, le 23 mai 1975, lorsque son navire a été avarié le long du quai de Trois-Pistoles, Québec, lesquels dommages s'évaluent à la somme de \$3,230.40.

Jugement sera donc rendu en conséquence.