

T-1004-87

T-1004-87

Redpath Industries Limited (Plaintiff)**Redpath Industries Limited (demanderesse)**

v.

c.

The Ship Cisco and Kim-Crest S.A. (Defendants)**Le navire Cisco et Kim-Crest S.A. (défendeurs)***INDEXED AS: REDPATH INDUSTRIES LTD. v. CISCO (THE) (T.D.)**RÉPERTORIÉ: REDPATH INDUSTRIES LTD. c. CISCO (LE) (1re INST.)*

Trial Division, Rouleau J.—Montréal, January 7, 21, 22, 23; Ottawa, June 12, 1992.

Section de première instance, juge Rouleau—Montréal, 7, 21, 22 et 23 janvier; Ottawa, 12 juin 1992.

Maritime law — Carriage of goods — Action for damages to portion of shipment of raw sugar delivered in damaged state — Contract providing no sugar with polarity under 93° to be delivered — After contamination by seawater, polarity of sugar below minimum — Plaintiff refusing to accept sugar — Only alternative to sell to animal feed processors for 25% of value — Deal negotiated with insurers whereby plaintiff purchasing sugar for 50% of value and processing it by mixing small amounts with sound sugar — Calculation of damages — Damages assessed when loss occurs i.e. date of delivery of damaged cargo — That plaintiff eventually able to refine sugar irrelevant — Arrived Sound Market Value less Arrived Damaged Market Value test applied — Subject to plaintiff's duty to mitigate damages — Damages assessed at 50% of invoice value plus additional expenses of discharging damaged cargo.

Droit maritime — Transport de marchandises — Action en dommages-intérêts suite à la livraison d'une cargaison de sucre brut partiellement avariée — Selon le contrat, la polarité du sucre ne devait pas être inférieure à 93° — La polarité du sucre contaminé par l'eau de mer était inférieure au minimum prescrit — La demanderesse a refusé d'accepter le sucre — La seule solution était de le vendre, à 25 % de sa valeur, à des producteurs d'aliments pour animaux — À la suite de négociations avec l'assureur, la demanderesse a acheté le sucre à 50 % de sa valeur et l'a transformé en petites quantités de sucre non avarié — Calcul des dommages-intérêts — Les dommages-intérêts doivent être évalués au moment où survient la perte, c'est-à-dire à la date de livraison de la cargaison avariée — Le fait que la demanderesse soit parvenue à raffiner le sucre est sans importance — La règle de la «valeur marchande saine à destination» moins la «valeur marchande avariée à destination» a été appliquée — La demanderesse est tenue de minimiser les dommages-intérêts — Les dommages-intérêts ont été évalués à 50 % de la valeur facturée, plus les dépenses supplémentaires occasionnées par le déchargement de la cargaison avariée.

This was an action against a ship and her owner for damages to a portion of a cargo of raw bulk sugar shipped from Guyana to Toronto. Plaintiff, Redpath, was the purchaser of the goods. Two other plaintiffs—the vendor and its agent—discontinued their action prior to trial. Raw sugar is traded on the basis of its polarity (percent of sucrose content), and 96° polarity is the accepted standard. On October 21, 1986, the plaintiff purchased approximately 10,000 metric tons of raw sugar at \$246.29 per metric ton. The contract stipulated that the raw sugar would have a guaranteed minimum polarization of 97.5°, with deductions for each degree below that amount. It further provided that “no sugar below 93° shall be delivered unless on discount terms mutually agreed between Seller and Buyer.” The ship was damaged by ice encountered during the voyage and some of the sugar was contaminated by seawater, reducing its polarity below the guaranteed minimum. Under standard C.I.F. terms, Redpath had assumed the risk of loss upon loading of the vessel. It was therefore required to pay the full amount for the shipment as if it had been received in sound condition. The plaintiff refused to accept the damaged sugar, as it was entitled to do under the terms of the contract. There was no market for the damaged sugar, except to animal feed processors who were prepared to pay 25% of its value. Under

Il s'agissait d'une action intentée contre un navire et son propriétaire à la suite de la livraison d'une cargaison partiellement avariée de sucre brut en vrac, expédiée du Guyana à Toronto. L'acheteur du sucre était la demanderesse, Redpath. Deux autres demandeurs, le vendeur et son représentant, se sont désistés de l'action avant le procès. Le sucre brut est négocié en fonction de sa polarité (teneur en sucrose), et la norme reconnue est un facteur de polarité de 96°. Le 21 octobre 1986, la demanderesse a acheté environ 10 000 tonnes métriques de sucre brut, au prix de 246,29 \$ la tonne métrique. Le contrat précisait que le sucre brut aurait une polarisation garantie d'au moins 97,5°, et des déductions étaient prévues pour chaque degré en deça de ce niveau. Il était de plus prévu «qu'aucune quantité de sucre ayant un facteur de polarisation inférieure à 93° ne serait livrée à moins d'un escompte fixé d'un commun accord par le vendeur et l'acheteur.» Le navire a été endommagé par de la glace rencontrée sur sa route; une partie du sucre a été contaminée par de l'eau de mer, réduisant sa polarité en deça du minimum garanti. En vertu des clauses C.A.F. types, Redpath avait assumé le risque de perte au moment du chargement du navire. Elle était donc tenue de payer le coût intégral de la cargaison comme si elle l'avait reçue en état sain. La demanderesse a refusé d'accepter le

these circumstances, the plaintiff and the insurers negotiated acceptance of the damaged cargo for 50% of the sound market value. The plaintiff eventually processed all the damaged sugar by mixing small amounts of the damaged sugar with sound sugar.

The only issue was the calculation of damages. The plaintiff submitted that the traditional method for measuring damages in carriage of goods cases was "the fair market value of the goods in sound condition at the port of destination less the fair market value of the goods in their damaged condition" (the "Arrived Sound Market Value or A.S.M.V." test). The defendants submitted that since the plaintiff was able to refine all the damaged sugar it has not suffered economic loss, and that there should be no award of damages, or alternatively a minimal award. It was further argued that any damages should be assessed on the principle of *restitutio in integrum* (the purpose of any award should be to place the innocent party in the position that it would have occupied had the contract been successfully carried out by both parties). If the fair market value test was applied, the plaintiff would be placed in a better position than it would have been in had the event giving rise to the action not occurred, thereby violating the *restitutio in integrum* principle.

Held, plaintiff should have judgment for 50% of the invoice value together with an amount representing the additional expenses of discharging the damaged cargo and compound interest at 9% per annum.

Damages are to be assessed at the moment the loss occurs. Calculation of the loss occurs on the date the cargo should have arrived, whether lost or delivered late, and in cases where the cargo is delivered in a damaged condition, on the date of actual delivery. Once it has been established that a loss has occurred, circumstances peculiar to the plaintiff, not communicated to the defendant, are excluded in assessing the quantum of damages. That the plaintiff was eventually able to refine the damaged cargo was irrelevant to the question of the quantum of damages. The A.S.M.V. test was applicable.

That test is subject to exceptions, including the duty on a wronged plaintiff to mitigate his damages. The damaged sugar was not in fact sold to an animal feed processor for 25% of its value, but to Redpath for 50% of its sound market value. In so doing, the plaintiff was fulfilling a duty to mitigate potential losses. The defendants cannot be called upon to pay for losses which were avoidable and were not incurred.

sucre avarié, ce qu'elle avait le droit de faire selon les clauses du contrat. Il n'y avait aucun débouché pour le sucre avarié, hormis des fabricants d'aliments pour animaux, qui étaient disposés à payer le sucre au quart de sa valeur. Vu les circonstances, la demanderesse et l'assureur ont négocié l'acceptation de la cargaison avariée, à 50 % de sa valeur marchande saine. La demanderesse est parvenue à la longue à transformer la totalité du sucre avarié en l'incorporant en petites quantités à du sucre non avarié.

L'unique point en litige était le calcul des dommages-intérêts. La demanderesse a soutenu que, dans les causes relatives au transport des marchandises, la formule classique que l'on emploie pour évaluer les dommages-intérêts est «la juste valeur marchande des marchandises en état sain au point de destination moins la juste valeur marchande desdites marchandises en leur état avarié» (la règle de la «valeur marchande saine à destination ou V.M.S.D.»). Les défendeurs ont allégué pour leur part qu'étant donné que la demanderesse avait été capable de raffiner la totalité du sucre avarié, elle n'avait subi aucun préjudice financier et qu'il n'y avait donc pas lieu d'adjuger des dommages-intérêts, ou, subsidiairement, que le montant adjugé devrait être le plus bas possible. Ils ont aussi fait valoir que l'évaluation des dommages-intérêts devrait reposer sur le principe de la *restitutio in integrum* (l'objet de tout dédommagement étant de mettre la partie innocente dans la position qu'elle aurait occupée si les deux parties avaient exécuté le contrat comme prévu). Si l'on appliquait la règle de la juste valeur marchande, la demanderesse serait dans une position plus favorable que celle où elle se serait trouvée si l'incident ayant donné lieu à l'action n'était pas survenu, ce qui va à l'encontre du principe de la *restitutio in integrum*.

Jugement: la demanderesse devrait toucher une somme équivalente à 50 % de la valeur facturée, ainsi qu'une somme représentant les dépenses supplémentaires occasionnées par le déchargement de la cargaison avariée et des intérêts composés au taux de 9 % par année.

Les dommages-intérêts doivent être évalués au moment où la perte survient. Cette dernière est calculée à la date où la cargaison aurait dû arriver, qu'elle ait été perdue ou livrée en retard ou non; et, lorsque la cargaison est livrée dans un état avarié, à la date de livraison effective. Une fois qu'il est établi qu'une perte est survenue, des circonstances propres à la partie demanderesse, non communiquées à la partie défenderesse, sont exclues de l'évaluation du montant des dommages-intérêts. Le fait que la demanderesse ait finalement pu raffiner le sucre avarié était sans rapport avec la question du montant des dommages-intérêts. La règle de la V.M.S.D. s'appliquait.

Ce critère est sujet à des exceptions, dont l'obligation qu'impose la loi aux demandeurs lésés de minimiser leurs dommages-intérêts. Le sucre avarié n'a pas été vendu à un producteur d'aliments pour animaux à 25 % de sa valeur, mais à Redpath à 50 % de sa valeur marchande saine. En agissant de la sorte, la demanderesse minimisait les pertes potentielles, ce qu'elle se trouvait dans l'obligation de faire. On ne pouvait demander aux défendeurs de payer des pertes qui étaient évitables et n'avaient pas été subies.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

Rodocanachi, Sons, and Co. v. Milburn Brothers (1886), 6 Asp. M.L.C. 100 (C.A.); *Czarnikow (C.) Ltd. v. Koufos*, [1969] 1 A.C. 350 (H.L.); *The "Arpad"* (1934), 49 Ll.L. Rep. 313 (C.A.); *Obestain Inc. v. National Mineral Development Corporation Ltd. (The Sanix Ace)*, [1987] 1 Lloyd's Rep. 465 (Q.B.); *Jamal v. Moolla Dawood, Sons & Co.*, [1916] 1 A.C. 175 (P.C.); *Red Deer College v. Michaels*, [1976] 2 S.C.R. 324; (1975), 57 D.L.R. (3d) 386; [1975] 5 W.W.R. 575; 75 CLLC 14,280; 5 N.R. 99.

CONSIDERED:

Amstar Corporation v. M/V Alexandros T, [1979] A.M.C. 1975 (U.S. Dist. Ct.).

REFERRED TO:

Wertheim v. Chicoutimi Pulp Company, [1911] A.C. 301 (P.C.).

AUTHORS CITED

Carver's Carriage by Sea, Vol. 2, 13th ed., London: Stevens & Sons, 1982.

Tetley, *William Marine Cargo Claims*, 3rd ed., Montréal: Éditions Yvon Blais, 1988.

ACTION for damages for loss of a portion of a shipment of raw bulk sugar. Action allowed and value of damaged cargo assessed at 50% of invoice value.

COUNSEL:

Vincent M. Prager and Mireille A. Tabib for plaintiff.

Victor DeMarco and David G. Colford for defendants.

SOLICITORS:

Stikeman, Elliott, Montréal, for plaintiff.

Brisset Bishop, Montréal, for defendants.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

ROULEAU J.: The plaintiff, Redpath Industries Limited (hereinafter referred to as "Redpath"), seeks to recover from the defendant, Kim-Crest S.A., damages for the loss of a portion of a cargo of raw bulk sugar shipped from Guyana to Toronto aboard Kim-Crest's vessel the *Cisco*. By notice dated December 20, 1991, the plaintiffs, Guyana Sugar Corpora-

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

Rodocanachi, Sons, and Co. v. Milburn Brothers (1886), 6 Asp. M.L.C. 100 (C.A.); *Czarnikow (C.) Ltd. v. Koufos*, [1969] 1 A.C. 350 (H.L.); *The «Arpad»* (1934), 49 Ll.L. Rep. 313 (C.A.); *Obestain Inc. v. National Mineral Development Corporation Ltd. (The Sanix Ace)*, [1987] 1 Lloyd's Rep. 165 (Q.B.); *Jamal v. Moolla Dawood, Sons & Co.*, [1916] 1 A.C. 175 (P.C.); *Red Deer College c. Michaels*, [1976] 2 R.C.S. 324; (1975), 57 D.L.R. (3d) 386; [1975] 5 W.W.R. 575; 75 CLLC 14,280; 5 N.R. 99.

DÉCISION EXAMINÉE:

Amstar Corporation v. M/V Alexandros T, [1979] A.M.C. 1975 (U.S. Dist. Ct.).

DÉCISION MENTIONNÉE:

Wertheim v. Chicoutimi Pulp Company, [1911] A.C. 301 (P.C.).

DOCTRINE

Carver's Carriage by Sea, Vol. 2, 13th ed., London: Stevens & Sons, 1982.

Tetley, *William Marine Cargo Claims*, 3rd ed., Montréal: Éditions Yvon Blais, 1988.

ACTION en dommages-intérêts à la suite de la perte d'une partie d'une cargaison de sucre brut en vrac. Action accueillie et valeur de la cargaison avariée évaluée à 50 % de la valeur facturée.

AVOCATS:

Vincent M. Prager et Mireille A. Tabib pour la demanderesse.

Victor DeMarco et David G. Colford pour les défendeurs.

PROCUREURS:

Stikeman, Elliott, Montréal, pour la demanderesse.

Brisset Bishop, Montréal, pour les défendeurs.

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

LE JUGE ROULEAU: La demanderesse, Redpath Industries Limited (ci-après appelée «Redpath»), cherche à obtenir des dommages-intérêts de la défenderesse Kim-Crest S.A., du fait de la perte d'une partie d'une cargaison de sucre brut en vrac expédiée du Guyana à Toronto, à bord d'un navire de Kim-Crest, le *Cisco*. Par la voie d'un avis daté du 20 décembre

tion Ltd. and Bookers Sugar Co. Ltd., discontinued their action herein.

At the opening of trial, counsel for the plaintiff moved to amend the statement of claim by adding a demand for compound interest if it was to be successful. There were no objections from the defendants; the amendment is granted.

For reasons that will be apparent later, some discussion or explanation of raw sugar and its properties is necessary. In this regard, I refer to the remarks of Harvey D.J. in *Amstar Corporation v. M/V Alexandros T*, [1979] A.M.C. 1975 (U.S. Dist. Ct.), at page 1982:

In its raw state, sugar consists of sucrose, invert sugars and non-sugar solids. When a refinery like Amstar purchases raw sugar, it is interested in the sucrose it is buying and not in any of the other elements. The refining process separates the sucrose from the non-sucrose elements of raw sugar and then uses the sucrose to turn out refined sugar products. Accordingly, the price of raw sugar is determined by the percentage of sucrose it contains. The term "polarity" refers to the percent of sucrose present in raw sugar. The higher the polarity, the greater the percent of sucrose.

The experts who gave evidence before me are in agreement that raw sugar is traded on the basis of its polarity and 96° polarity (96% sucrose content) is the accepted standard. It is to be noted however, that raw sugar may vary up or down from a polarity of 96°. Most standard form contracts contain a clause which allows for an adjustment in the agreed price, either up or down, depending on the sucrose content and weight on delivery. Accordingly, each shipment of raw sugar, as it is unloaded at a refinery, is weighed and samples are taken at regular intervals for laboratory analysis with regards to polarity.

On October 21, 1986, Redpath purchased from the plaintiff Bookers Sugar Co. Ltd. (acting as agents for the plaintiff Guyana Sugar Corporation Ltd.), approximately 10,000 metric tons of raw sugar to be shipped during April and May of 1987. Under the terms of the contract, Redpath was to pay \$246.29 C.I.F.F.O. per metric ton on a free out basis, which amount

1991, les demanderessees Guyana Sugar Corporation Ltd. et Bookers Sugar Co. Ltd. se sont désistées de leur action.

a À l'ouverture du procès, les avocats de la demanderesse ont demandé que la déclaration soit modifiée par l'ajout d'une demande de paiement d'intérêts composés si elle obtenait gain de cause. Les défendeurs ne s'étant pas opposés à cette demande, la modification est accordée.

c Pour des raisons qui seront évidentes plus tard, il est nécessaire de donner quelques explications sur le sucre brut et ses propriétés, et, à ce sujet, je fais référence aux remarques du juge suppléant Harvey dans l'affaire *Amstar Corporation v. M/V Alexandros T*, [1979] A.M.C. 1975 (U.S. Dist. Ct.), à la page 1982:

d [TRADUCTION] Le sucre à l'état brut se compose de sucrose (ou saccharose), de sucre inverti et de solides autres que du sucre. Lorsqu'une raffinerie comme Amstar achète du sucre brut, c'est le sucrose qu'elle achète qui l'intéresse et non les autres éléments. L'opération de raffinage sépare le sucrose des autres éléments du sucre brut et l'utilise ensuite pour obtenir des produits en sucre raffiné. Le prix du sucre brut est donc en fonction du pourcentage de sucrose qu'il contient. Le mot «polarité» désigne le pourcentage de sucrose présent dans le sucre brut. Plus cette polarité est élevée, plus le pourcentage de sucrose est important.

f Les experts qui ont témoigné au procès sont d'accord que le sucre brut est négocié en fonction de sa polarité et qu'un facteur de polarité de 96° (teneur en sucrose de 96 %) constitue la norme reconnue. Il convient toutefois de noter que la polarité du sucre brut peut varier, en plus ou en moins, par rapport à ce facteur. La plupart des contrats types contiennent une clause qui permet de rajuster le prix convenu, à la hausse ou à la baisse, suivant la teneur du sucre en sucrose et le poids à la livraison. Au moment où elle est déchargée à une raffinerie, chaque cargaison de sucre brut est donc pesée et des échantillons sont prélevés à intervalles réguliers afin d'en déterminer la polarité à l'aide d'analyses de laboratoire.

i Le 21 octobre 1986, Redpath a acheté de la demanderesse Bookers Sugar Co. Ltd. (agissant comme représentant de la demanderesse Guyana Sugar Corporation Ltd.) environ 10 000 tonnes métriques de sucre brut à expédier au cours des mois d'avril et de mai 1987. Selon les clauses du contrat, Redpath devait payer la somme de 246,29 \$ C.A.F. bord à

included cost, insurance, and freight. The contract stipulated that the raw sugar would have a guaranteed minimum polarization of 97.5° at the time of shipment. The following clause dealt with polarity and final invoiced price:

For each full degree above 96° add 1.4%

For each full degree below 96° down to and including 95° deduct 1.5%

For each full degree below 95° down to and including 93° deduct an additional 2%

Fractions of degrees to be calculated in the same proportions.

No sugar below 93° shall be delivered unless on discount terms mutually agreed between Seller and Buyer. [Emphasis added.]

On April 12, 1987, 5,444.56 metric tons of raw sugar were loaded into two holds on board the vessel *Cisco* at Georgetown, Guyana, and the ship sailed for Toronto. Under standard C.I.F. terms, Redpath assumed the risk of loss upon loading of the vessel in Guyana. There is no dispute that the cargo was in good condition on loading. The ship encountered floating ice en route to Toronto and it was later discovered that damage had occurred to number 1 hold and seawater had been admitted to a depth of approximately 2.4 meters. This fact was radioed immediately to all interested parties and their insurers.

The *Cisco* arrived at Toronto on April 27, 1987 at approximately 00:47 hours and moored at Redpath's discharging berth. Shortly thereafter, representatives of the parties boarded the vessel: Mr. Tsang, a marine surveyor engaged by Lloyd's of London, the insurers of the cargo and Mr. J. Digby, a surveyor representing Shipowners Assurance Management Ltd. Their job was to investigate the nature, extent and cause of damages.

Since there was no damage to the cargo in number 2 hold, discharge commenced. Damage to the cargo in number one hold was immediately apparent on visual inspection. Several photographs of the damaged cargo were submitted as evidence.

bord la tonne métrique, et ce montant comprenait le coût, l'assurance et le fret. Le contrat précisait que le sucre brut aurait une polarisation garantie d'au moins 97,5° au moment de son expédition. La clause suivante portait sur la polarité du sucre et le prix facturé définitif:

[TRADUCTION] Pour chaque degré entier au-delà de 96°, ajouter 1,4 %

Pour chaque degré entier entre 96° et 95° inclusivement, déduire 1,5 %

Pour chaque degré entier entre 95° et 93° inclusivement, déduire 2 % de plus

Calculer les fractions de degré dans les mêmes proportions.

Aucune quantité de sucre ayant un facteur de polarisation inférieur à 93° ne sera livrée à moins d'un escompte fixé d'un commun accord par le vendeur et l'acheteur. [Les soulignements sont de moi.]

Le 12 avril 1987, 5 444,56 tonnes métriques de sucre brut ont été chargées dans deux cales du *Cisco* à Georgetown (Guyana), et le navire a levé l'ancre à destination de Toronto. Conformément aux clauses C.A.F. types, Redpath a assumé le risque de perte au moment du chargement du navire au Guyana. Il n'est nullement contesté que la cargaison était en bon état au moment du chargement. Le navire a rencontré sur sa route de la glace flottante, et l'on a plus tard découvert que la cale n° 1 avait été endommagée et que de l'eau de mer y avait pénétré jusqu'à une profondeur d'environ 2,4 mètres. Ce fait a été aussitôt communiqué par radio à toutes les parties intéressées et à leurs assureurs.

Le *Cisco* est arrivé à Toronto le 27 avril 1987, à 00 h 47 approximativement, et s'est amarré au poste de déchargement de Redpath. Peu de temps après, deux personnes représentant les parties sont montées à bord: M. Tsang, un inspecteur de navires engagé par la compagnie Lloyd's of London, l'assureur de la cargaison, et M. J. Digby, un inspecteur représentant la société Shipowners Assurance Management Ltd. Les deux hommes avaient pour tâche de faire enquête sur la nature, l'étendue et la cause des dommages.

Comme la cargaison de la cale n° 2 n'était pas avariée, le déchargement a commencé. Les dommages qu'avait subis la cargaison de la cale n° 1 étaient visibles au premier coup d'œil. Plusieurs photographies de la cargaison avariée ont été produites en preuve.

In the end result, 4,219.135 tons of sound sugar were unloaded from the *Cisco* and received by Redpath. Laboratory tests revealed that this sugar had an average polarization factor of 97.980°. Approximately 1,214.485 metric tons of damaged cargo were unloaded from number 1 hold. This sugar had an average polarity of 92.563°. Analysis confirmed that the sugar had been contaminated by seawater. Notwithstanding this damage, Redpath was required to pay Bookers Sugar Corporation on the basis of having received 5,433.791 metric tons of sugar in sound condition. The final invoice dated June 19, 1987, indicates that Redpath paid the sum of \$1,371,776.48.

There is no doubt that the carrier is responsible for the damage. The defendants do not dispute the evidence which was supported by photographs and reports submitted by the two marine surveyors.

There appears to be no disagreement that the plaintiff is entitled to be reimbursed for the extra expenses incurred in unloading the damaged cargo. As Mr. Digby wrote at page 5 of his report:

Thereafter the stevedores were engaged in discharging the damaged quantity of sugar from the vessel's no. 1 hold, which became a slow and laborious process due to the fact that a considerable quantity of water had obviously come in contact with this sugar. During the course of discharging it became necessary to stop work from time to time to clean up the conveyor belts as well as the adjacent areas, because the sugar in its wet condition was tending to overload the electrical motors and other equipment.

Together with the damage to the cargo, Redpath claims the amount of \$25,990.89 for extra unloading expenses as follows:

Cost for clean up of scales and conveyors	\$ 6,162.72
Additional costs from Empire Stevedores and Seaway Terminals for discharging damaged product	\$ 18,675.51
Additional costs for weigh scale personnel	693.66
Additional costs from Burns Security	459.00
TOTAL EXPENSES	\$ 25,990.89

En fin de compte, 4 219,135 tonnes de sucre en bon état (en état sain) ont été déchargées du *Cisco* et livrées à Redpath. Des analyses de laboratoire ont révélé que le facteur de polarisation moyen de ce sucre était de 97,980°. Environ 1 214,485 tonnes métriques de sucre avarié ont été déchargées de la cale n° 1. La polarité moyenne de ce sucre était de 92,563°. Des analyses ont confirmé que de l'eau de mer avait contaminé le sucre. Malgré ces dommages, le paiement que Redpath était tenue de verser à la société Bookers Sugar Corporation était fondé sur le fait qu'elle recevait 5 433,791 tonnes métriques de sucre en état sain. La facture définitive, qui porte la date du 19 juin 1987, indique que Redpath a payé la somme de 1 371 776,48 \$.

Il est indubitable que le transporteur est responsable des dommages. Les défendeurs ne contestent pas la preuve qu'étaient les photographies et les rapports présentés par les deux inspecteurs de navires.

Tous semblent être d'accord que la demanderesse a le droit de se faire rembourser les dépenses supplémentaires occasionnées par le déchargement de la cargaison avariée. Comme l'a écrit M. Digby à la page 5 de son rapport:

[TRADUCTION] Par la suite, les débardeurs ont entrepris de décharger la quantité avariée de sucre de la cale n° 1, un travail qui est devenu lent et laborieux parce qu'une quantité considérable d'eau était manifestement entrée en contact avec le sucre. Au cours du déchargement, il a fallu interrompre de temps à autre le travail pour nettoyer les bandes transporteuses et les zones adjacentes, parce que le sucre humide avait tendance à surcharger les moteurs électriques et les autres appareils.

Redpath réclame, de pair avec les dommages subis par la cargaison, la somme de 25 990,89 \$ pour frais de déchargement supplémentaires; cette somme est calculée comme suit:

[TRADUCTION] Coût du nettoyage des balances et bandes transporteuses	6 162,72 \$
Frais supplémentaires (débardeurs Empire et terminaux Seaway) pour le déchargement du produit avarié	18 675,51 \$
Frais supplémentaires (personnel préposé aux balances)	693,66
Frais supplémentaires (Burns Security)	459,00
TOTAL DES DÉPENSES	25 990,89 \$

The dispute arises in the calculation of damages to be awarded for the sugar which arrived in a damaged state.

From the outset Redpath had taken the position that they would not accept the damaged sugar which they were entitled to do under the terms of the contract reproduced earlier in these reasons which said no sugar below 93° shall be delivered. They advised Mr. Tsang, representing the cargo insurers, to look for other buyers. This right to refuse was confirmed by the surveyor to his principals by telex as well as in a letter dated May 6, 1987. Mr. Makin, who was then the Vice-President of Redpath in charge of buying raw sugar, testified that at the time, the refinery was operating at 120% capacity and they had sufficient inventory of raw sugar on hand to meet their needs and therefore they were not interested in accepting the damaged cargo.

In support of Mr. Makin's testimony, Mr. Hughes, Vice President for Corporate Purchasing of raw sugar for Lantic Sugar Ltd., a competitor, testified on behalf of Redpath that he was aware that the Redpath refinery was operating at 120% capacity and it would not have been wise to add damaged sugar to the process. This could cause the "melt rate" to go down, the output could conceivably diminish and undoubtedly production costs would increase. He also pointed out that this saturated sugar could create a danger of fermentation and could bring about an unwarranted risk to Redpath.

As a result, Lloyd's of London, the cargo underwriters were then effectively in possession of the sugar and were entitled to dispose of it as they saw fit. Several options were open to them. As explained at page 2 of his affidavit, the defendants' expert witness, Mr. Calder, a U.S. commodity dealer with over 40 years' experience:

... if, as in this instance i.e. damage by seawater, the foreign material (impurity) is not harmful or dangerous, the insurance company and the refiner may negotiate acceptance of the damaged sugar at an agreed, commercially reasonable discount. Failing this and/or alternatively, the insurance company may try to negotiate re-sale/delivery to a nearby refiner, if one

C'est le calcul des dommages-intérêts à adjuger pour le sucre arrivé à destination en état avarié qui est l'objet du litige.

Dès le départ, Redpath avait adopté la position qu'elle n'accepterait pas le sucre avarié, ce qu'elle avait le droit de faire en vertu des clauses du contrat reproduites ci-dessus, qui précisait qu'aucune quantité de sucre dont le facteur de polarisation était inférieur à 93° ne serait livrée. Redpath a avisé M. Tsang, qui représentait l'assureur de la cargaison, de chercher d'autres acheteurs. L'inspecteur a confirmé ce droit de refus à ses supérieurs par télex ainsi que dans une lettre datée du 6 mai 1987. M. Makin, qui occupait alors le poste de vice-président chargé des achats de sucre brut au sein de Redpath, a déclaré qu'à cette époque la raffinerie fonctionnait à 120 % de sa capacité, que les stocks de sucre brut dont elle disposait suffisaient pour répondre à ses besoins et qu'elle n'était donc pas intéressée à accepter la cargaison avariée.

À l'appui du témoignage de M. Makin, M. Hughes, vice-président chargé des achats de sucre brut au sein d'une société concurrente, Sucre Lantic Ltée, a déclaré en faveur de Redpath qu'il était au courant que la raffinerie de Redpath fonctionnait à 120 % de sa capacité et qu'il aurait été malavisé d'intégrer du sucre avarié au processus de raffinage. Une telle mesure pouvait faire abaisser le «taux de fusion», diminuer vraisemblablement le rendement et augmenter sans aucun doute les coûts de production. Il a aussi fait remarquer que ce sucre saturé pouvait créer un danger de fermentation et faire courir à Redpath des risques injustifiés.

L'assureur de la cargaison, la compagnie Lloyds of London, se retrouvait donc effectivement en possession du sucre et avait le droit d'en disposer comme bon lui semblait. Il y avait plusieurs options possibles. Comme l'a expliqué à la page 2 de son affidavit le témoin expert des défendeurs, M. Calder, un courtier en marchandises des États-Unis ayant plus de 40 années d'expérience:

[TRADUCTION] ... lorsque, comme dans ce cas-ci, c'est-à-dire des dommages causés par de l'eau de mer, les substances étrangères (impuretés) ne sont pas nocives ou dangereuses, la compagnie d'assurance et le raffineur peuvent négocier l'acceptation du sucre avarié en convenant d'un escompte raisonnable d'un point de vue commercial. À défaut de cela et/ou

exists, at a mutually agreed similarly discounted price. The insurer also has an option of locating other buyers, such as an alternative user, eg: animal feed processors/producers and/or commercial salvers.

Mr. Hughes further testified that while Lantic Sugar Ltd. had a refinery in Oshawa, this refinery was not capable of handling sugar with a polarization factor of less than 99°. Their Montréal refinery, which could have processed the sugar in its damaged state, was running at 100% capacity; a 6 1/2 week strike had just ended and inventories were very high. Mr. Digby, a surveyor representing Shipowners Assurance Management Ltd., indicated in his report to his principals that the depreciation could very well reach 75% of value. Though he was not authorized to negotiate a settlement, he felt that 50% was reasonable since the claim had reached the vicinity of \$300,000.

The uncontested evidence reveals that there was no market for the damaged sugar except to animal feed processors who were prepared to pay 25% of its value. Given these circumstances, Redpath and the insurers were able to negotiate acceptance of the damaged cargo which had been unloaded and stored in a separate warehouse. By facsimile dated May 8, 1987, they notified the insurer's agents that they were prepared to pay \$125.52 per metric ton, which sum represented 50% of the sound market value C.I.F.F.O.B. Toronto price listed on April 27, 1987, less expenses incurred in discharging this sugar. This offer was formally accepted by the insurers on May 15, 1987. Redpath was eventually able to process all the damaged sugar by mixing small amounts of the damaged sugar with sound sugar.

The plaintiff now seeks to be indemnified for the losses it sustained by virtue of the carrier's fault. Counsel for the plaintiff submits that the traditional method for measuring damages in carriage of goods cases is "the fair market value of the goods in sound condition at the port of destination less the fair market value of the goods in their damaged condition": *Carver's Carriage by Sea*, 13th ed., Stevens & Sons,

subsidairement, la compagnie d'assurance peut tenter de négocier la revente ou la livraison du sucre à un raffineur situé tout près, s'il en existe un, à un prix escompté de la même façon, fixé d'un commun accord. L'assureur peut aussi chercher d'autres acheteurs, comme un utilisateur de remplacement, par exemple: un fabricant ou producteur d'aliments pour animaux et/ou un récupérateur commercial.

M. Hughes a déclaré de plus que Sucre Lantic Ltée possédait une raffinerie à Oshawa, mais que celle-ci n'était pas capable de traiter du sucre dont le facteur de polarisation était inférieur à 99°. Sa raffinerie de Montréal, qui aurait pu traiter le sucre dans son état avarié, fonctionnait à 100 % de sa capacité; une grève d'une durée de six semaines et demie venait tout juste de prendre fin et les stocks étaient fort élevés. M. Digby, un inspecteur représentant la société Shipowners Assurance Management Ltd., a indiqué dans son compte rendu à ses supérieurs que la dépréciation pourrait fort bien atteindre 75 % de la valeur. Il n'était pas autorisé à négocier un règlement, mais il considérait qu'un chiffre de 50 % était raisonnable car la réclamation avait atteint la somme d'environ 300 000 \$.

La preuve non contestée révèle qu'il n'y avait aucun débouché pour le sucre avarié, hormis des fabricants d'aliments pour animaux qui étaient disposés à payer le sucre au quart de sa valeur. Vu les circonstances, Redpath et l'assureur ont pu négocier l'acceptation de la cargaison avariée, qui avait été déchargée et mise dans un entrepôt séparé. Par un fac-similé daté du 8 mai 1987, Redpath a avisé les représentants de l'assureur qu'elle était disposée à payer la somme de 125,52 \$ la tonne métrique, somme représentant 50 % de la valeur marchande saine C.A.F.F.A.B. Toronto (prix indiqué le 27 avril 1987, moins les dépenses relatives au déchargement de ce sucre). L'assureur a officiellement accepté cette offre le 15 mai 1987. Redpath est parvenue à la longue à traiter la totalité du sucre avarié en l'incorporant en petites quantités à du sucre non avarié.

La demanderesse cherche maintenant à se faire dédommager des pertes qu'elle a subies par la faute du transporteur. Les avocats de la demanderesse soutiennent que la formule classique qui sert à évaluer les dommages-intérêts dans les causes relatives au transport de marchandise est [TRADUCTION] «la juste valeur marchande des marchandises en état sain au point de destination moins la juste valeur marchande

London, 1982, Vol. 2, at pages 1501-1502. To quote from Tetley W., *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., at pages 323 and 324:

The parties to a contract of carriage know and are expected to know that, if the cargo is damaged or lost, the claimant should be recompensed for the value of the damaged or lost cargo at the time and place of the delivery or when it should have been delivered. The above rule is known as Arrived Sound Market Value (A.S.M.V.) less Arrived Damaged Market Value (A.D.M.V.) and such *restitutio in integrum* requires no "special circumstances" being obviously in the reasonable contemplation of the parties at the time of contracting.

Furthermore, it was submitted that this test is particularly appropriate when a commodity such as raw sugar is involved, since it is traded daily on an open exchange and the daily spot price for the commodity can be readily ascertained: *Amstar Corporation v. M/V Alexandros T*, *supra*.

In response, the defendants submit that the plaintiff has suffered no economic loss, that they were able to refine all the damaged sugar and that therefore there should be no award of damages, or alternatively, if damages are to be assessed, they should be minimal.

Counsel for the defendants also argued that the fair market value test should not be followed in this particular case and that any damages that may be assessed, should be based on the principle of *restitutio in integrum*. This principle stands for the proposition that the purpose of any award should be to place the innocent party in the position that it would have occupied had the contract been successfully carried out by both parties: *Wertheim v. Chicoutimi Pulp Company*, [1911] A.C. 301 (P.C.). In support of this submission, counsel for the defendants referred me to the following passage from Tetley W., *Marine Cargo Claims*, *supra*, at page 324:

A.S.M.V. less A.D.M.V. is only a rule of thumb and is subject to many exceptions in order to bring it within the basic principle of *restitutio in integrum*.

It was submitted that if the fair market value test was applied in the present instance, the plaintiff

desdites marchandises en leur état avarié» (*Carver's Carriage by Sea*, 13^e éd., Stevens & Sons, Londres, 1982, Vol. 2, aux pages 1501 et 1502). Selon l'ouvrage de W. Tetley, intitulé *Marine Cargo Claims*, 3^e éd. aux pages 323 et 324:

[TRADUCTION] Les parties à un contrat de transport sont censées savoir que, dans le cas où la cargaison est endommagée ou perdue, le réclamant devrait être dédommagé de la valeur de la cargaison avariée ou perdue au moment et au lieu de la livraison ou au moment où ladite cargaison aurait dû être livrée. La règle qui précède est appelée «valeur marchande saine à destination (V.M.S.D.) moins valeur marchande avariée à destination (V.M.A.D.) et cette *restitutio in integrum* ne requiert aucune «circonstance spéciale», les parties l'ayant manifestement envisagée raisonnablement au moment de conclure le contrat.

On a fait valoir par ailleurs que ce critère convient particulièrement bien dans les cas où une denrée telle que le sucre brut est en cause, car cette denrée est négociée tous les jours à la bourse et son prix comptant quotidien peut être facilement déterminé (*Amstar Corporation v. M/V Alexandros T*, affaire précitée).

Les défendeurs rétorquent que la demanderesse n'a subi aucun préjudice financier, qu'elle a été capable de raffiner tout le sucre avarié et qu'il n'y a donc pas lieu d'adjuger des dommages-intérêts, ou, subsidiairement, s'il faut en évaluer, les dommages-intérêts devraient être le plus bas possible.

Les avocats des défendeurs ont aussi fait valoir que le critère de la juste valeur marchande ne devrait pas s'appliquer dans la présente espèce et que l'évaluation des dommages-intérêts, s'il y en a, devrait reposer sur le principe de la *restitutio in integrum*. Ce principe reflète la thèse voulant que l'objet de tout dédommagement est de mettre la partie innocente dans la position qu'elle aurait occupée si les deux parties avaient exécuté le contrat comme prévu (*Wertheim v. Chicoutimi Pulp Company*, [1911] A.C. 301 (P.C.). À l'appui de cette prétention, les avocats des défendeurs m'ont renvoyé au passage suivant de W. Tetley, qui est tiré de son ouvrage *Marine Cargo Claims*, précité, à la page 324:

[TRADUCTION] «V.M.S.D. moins V.M.A.D.» n'est qu'une règle empirique et elle est soumise à de nombreuses exceptions afin de la faire correspondre au principe fondamental du *restitutio in integrum*.

Il a été soutenu que si l'on appliquait le critère de la juste valeur marchande en l'espèce, la demande-

would be placed in a better position than it would have been had the event giving rise to the action not occurred thereby violating the *restitutio in integrum* principle.

With all due respect, counsel for the defendants seems to be overlooking the overriding principle that damages are to be assessed at the moment the loss occurs.

In *Rodocanachi, Sons, and Co. v. Milburn Brothers* (1886), 6 Asp. M.L.C. 100 (C.A.), the shipowner failed to deliver the cargo. The Court concluded that the proper measure of damages was the market value of the goods at the place where, and the time at which they ought to have been delivered, less what the plaintiff would have had to pay in order to get them.

In *Czarnikow (C.) Ltd. v. Koufos*, [1969] 1 A.C. 350 (H.L.), a cargo was delivered, albeit late. In breach of the charterparty, the ship deviated from its voyage and as result, the ship arrived at its final destination on December 2 instead of its scheduled date of arrival, November 22. The spot price for sugar had fallen during the months of October and November, reaching its low point in December. The House of Lords held, that by virtue of the deviations, the ship was in breach of its contract and that the charterers were entitled to recover, as damages, the difference between the price of the sugar when it should have been delivered and the price when it actually was delivered.

In *Amstar Corporation v. M/V Alexandros T*, *supra*, a cargo of sugar was delivered on time but in a damaged condition. Damages were assessed on the basis of the fair market value of the goods in sound condition ie. the spot price on arrival, less the fair market value of the goods in their damaged condition. The plaintiff was also compensated for the additional expenses incurred in discharging the damaged cargo.

These authorities stand for the proposition that the calculation of the loss occurs on the date the cargo should have arrived whether lost or delivered late;

resse serait dans une position plus favorable que celle où elle se serait trouvée si l'incident ayant donné lieu à l'action n'était pas survenu, ce qui va à l'encontre du principe du *restitutio in integrum*.

a

Sauf le respect que je leur dois, il me semble que les avocats des défendeurs ne tiennent pas compte du principe prépondérant selon lequel les dommages-intérêts doivent être évalués au moment où la perte est survenue.

b

Dans l'affaire *Rodocanachi, Sons, and Co. v. Milburn Brothers* (1886), 6 Asp. M.L.C. 100 (C.A.), l'armateur n'avait pas livré la cargaison. La Cour a conclu que la formule qui convenait pour évaluer les dommages-intérêts était la valeur marchande des marchandises au lieu et au moment où elles auraient dû être livrées, moins ce que la demanderesse aurait eu à payer pour les obtenir.

c

d

Dans *Czarnikow (C.) Ltd. v. Koufos*, [1969] 1 A.C. 350 (H.L.), une cargaison avait été livrée, mais en retard. Le navire, en violation de la charte-partie, avait dévié de sa route et, de ce fait, était arrivé à sa destination finale le 2 décembre au lieu de la date d'arrivée prévue, le 22 novembre. Le prix comptant du sucre avait chuté durant les mois d'octobre et de novembre, atteignant son point le plus bas en décembre. La Chambre des lords a jugé qu'il y avait eu violation du contrat du navire et que les affréteurs avaient le droit de recouvrer à titre de dommages-intérêts la différence entre le prix du sucre au moment où il aurait dû être livré et son prix au moment où il avait été effectivement livré.

e

f

g

Dans l'affaire *Amstar Corporation v. M/V Alexandros T*, précitée, une cargaison de sucre avait été livrée à temps, mais dans un état avarié. Les dommages-intérêts ont été évalués en prenant pour base la juste valeur marchande du sucre en état sain, c'est-à-dire le prix comptant à destination moins la juste valeur marchande du sucre en état avarié. La demanderesse a aussi été dédommagée des dépenses supplémentaires qui avaient été engagées pour décharger la cargaison avariée.

h

i

Ces arrêts étayent le principe selon lequel la perte doit être calculée à la date où la cargaison aurait dû arriver, qu'elle ait été perdue ou livrée en retard ou

j

and in cases where the cargo is delivered in a damaged condition, on the date of actual delivery.

Furthermore, once it has been established that a loss has occurred, circumstances peculiar to the plaintiff, not communicated to the defendant, are excluded in assessing the quantum of damages: *The "Arpad"* (1934), 49 Ll.L. Rep. 313 (C.A.). This principle was followed in *Rodocanachi*, *supra*. The owners of the shipment had pre-sold the cargo for a price which was less than the market price on arrival at the port of discharge. Lord Esher, M.R. in his reasons states, at page 103:

The general rule is now that any intermediate sale or purchase of the goods is not to be taken into account, but is to be regarded as an accidental circumstance not affecting the original contract. Mr. Bigham's contention is, that the market price is to be taken if the plaintiff has sold the goods at a higher price than that; but that, if he has sold the goods at a price below the market price, then he cannot recover more than the contract price. That would be a very unequal rule. The mode of estimating the value of the goods is to take the market price, independently of any circumstances peculiar to the plaintiff. That gives the value of the goods; not the damages. Then the damages have to be estimated. The plaintiff would get the goods of a certain value, but, in order to get them, he would have to pay the accruing freight, for which there is a lien upon the goods. The damages, therefore, would be, not the price at which he had contracted to sell the goods, less the accruing freight, but the market price, less the accruing freight. [Emphasis added.]

In *Obestain Inc. v. National Mineral Development Corporation Ltd. (The Sanix Ace)*, [1987] 1 Lloyd's Rep. 465 (Q.B.), the charterers were carrying a cargo of 7,558 tonnes of DIR pellets. These pellets were highly reactive to water and if wetted, they would re-oxidate producing heat which could lead to spontaneous combustion. The charterers had sold the cargo to 11 end users. Under these contracts, while property did not pass, the risk in the goods sold passed on loading. Cargo in two holds was damaged, water having entered the holds through corroded hatches. In the end only 2,000 tonnes was salvageable. The ship-owners contended that the charterers were only entitled to recover nominal damages because they had suffered no recoverable loss since they had been able to collect the price for the goods from the end users. The Court held that the fact that the claimant had

non; et, quand la cargaison est livrée dans un état avarié, à la date de livraison effective.

En outre, une fois qu'il a été établi qu'une perte est survenue, des circonstances propres à la partie demanderesse, non communiquées à la partie défenderesse, sont exclues lorsque l'on évalue le montant des dommages-intérêts: *The «Arpad»* (1934), 49 Ll. L. Rep. 313 (C.A.). C'est ce principe que l'on a suivi dans l'affaire *Rodocanachi*, précitée. Les propriétaires des marchandises avaient vendu à l'avance la cargaison à un prix en-deça du prix du marché à l'arrivée au point de déchargement. Dans ses motifs, lord Esher, M.R. a déclaré ce qui suit, à la page 103:

[TRADUCTION] La règle générale est de nos jours la suivante: il ne faut prendre en compte aucune vente ou aucun achat intermédiaire des marchandises, et considérer plutôt cette vente ou cet achat comme un fait accidentel n'ayant pas d'incidence sur le contrat original. M. Bigham soutient que c'est le prix du marché qu'il faut utiliser si le demandeur a vendu les marchandises à un prix plus élevé, mais que, s'il a vendu les marchandises à un prix inférieur, il ne peut alors recouvrer plus que le prix contractuel. Il s'agirait là d'une règle inégale. La façon d'estimer la valeur des marchandises est d'utiliser le prix du marché, indépendamment de toute circonstance propre au demandeur. Cela indique la valeur des marchandises, et non les dommages-intérêts. Il faut ensuite évaluer ces derniers. Le demandeur obtiendrait les marchandises d'une certaine valeur, mais, pour cela, il aurait à payer le frais de transport dus, pour lequel il existe un droit de rétention sur les marchandises. Les dommages-intérêts ne seraient donc pas le prix auquel le demandeur avait convenu par contrat de vendre les marchandises, moins les frais de transport dus, mais le prix du marché moins les frais de transport dus. [C'est moi qui souligne.]

Dans l'affaire *Obestain Inc. v. National Mineral Development Corporation Ltd. (The Sanix Ace)*, [1987] 1 Lloyd's Rep. 465 (Q.B.), les affréteurs transportaient une cargaison de 7 558 tonnes de pastilles combustibles. Celles-ci étaient fort sensibles à l'eau et, si elles étaient mouillées, elles se réoxyderaient et engendreraient de la chaleur, ce qui pouvait déclencher une combustion spontanée. Les affréteurs avaient vendu la cargaison à onze utilisateurs ultimes. Aux termes des contrats, le droit de propriété n'était pas cédé, mais le risque inhérent aux marchandises vendues était transféré au chargement. Le contenu de deux cales s'était avarié parce que de l'eau s'y était infiltrée par des panneaux d'écouille corrodés. En fin de compte, seules 2 000 tonnes étaient récupérables. Les armateurs soutenaient que les affréteurs n'avaient le droit de recouvrer que des dommages-

been paid by the end users did not disentitle him from recovering full damages based on the sound value on arrival. If the claimants had released the end users from their contracts and had instead chosen to deal directly with the cargo insurers, the carriers could not have complained.

Counsel for the plaintiff submitted that, once the shipment of damaged sugar arrived, the fact that they were eventually able to refine the damaged cargo, is irrelevant to the question of the quantum of damages. I agree. In *Jamal v. Moolla Dawood, Sons & Co.*, [1916] 1 A.C. 175 (P.C.), Lord Wrenbury states, at page 180:

The seller's loss at the date of the breach was and remained the difference between contract price and market price at that date. When the buyer committed this breach the seller remained entitled to the shares, and became entitled to damages such as the law allows. The first of these two properties, namely, the shares, he kept for a time and subsequently sold them in a rising market. His pocket received benefit, but his loss at the date of the breach remained unaffected.

I am satisfied that A.S.M.V. [Arrived Sound Market Value] is the proper test to be applied. The question then becomes what was the fair market value of the damaged cargo?

Again the parties are in dispute. Counsel for the defendants submitted that the value of the sugar could be readily ascertained according to a sliding scale formula. In this regard, they introduced expert evidence in the form of an affidavit and testimony by Mr. Calder. At page 3 of his affidavit, Mr. Calder states:

The damaged sugar polarization having been ascertained as 92.5 degrees a fair and reasonable settlement based on the contract as amended, would appear to start as per the above scale, i.e. 1.5% (of the 96 degrees contract basic price of \$246,298833 per M/T) for the degree between 96 degrees and 95 degrees, an additional 4% for the 2 degrees from 95 degrees to 93 degrees and an additional discount for the .5 degrees from 93 degrees to 92.5 degrees (.5% of the previous 2% per degree for degrees from 95 degrees to 93 degrees to possibly .5

intérêts symboliques parce que, ayant pu obtenir des utilisateurs ultimes le prix des marchandises, ils n'avaient subi aucune perte recouvrable. La Cour a statué que le fait que les utilisateurs ultimes aient payé le demandeur n'empêchait pas ce dernier d'obtenir des dommages-intérêts complets, basés sur la valeur saine des marchandises à destination. Si le demandeur avait libéré les utilisateurs ultimes de leurs contrats et décidé plutôt de faire affaire directement avec l'assureur de la cargaison, les transporteurs n'auraient pas pu se plaindre.

Les avocats de la demandresse ont fait valoir que le fait que l'on a finalement pu raffiner le sucre avarié n'a aucun rapport avec la question du montant des dommages-intérêts. Je suis d'accord. Voici ce que dit lord Wrenbury dans l'affaire *Jamal v. Moolla Dawood, Sons & Co.*, [1916] 1 A.C. 175 (P.C.), à la page 180:

[TRADUCTION] La perte subie par le vendeur, à la date de la violation, était la différence entre le prix contractuel et le prix du marché à cette date. Lorsque l'acheteur a commis cette violation, le vendeur avait toujours droit aux actions, et il est devenu admissible à des dommages-intérêts comme la loi l'autorise. Il a gardé pendant un certain temps le premier de ces deux biens, c'est-à-dire les actions, et les a vendus par la suite lorsque le marché était à la hausse. Il en a tiré un bénéfice, mais ce fait n'a pas eu d'incidence sur la perte subie à la date de la violation.

Je suis convaincu que la V.M.S.D. [valeur marchande saine à destination] est le critère qu'il convient d'appliquer. La question qui se pose maintenant consiste donc à savoir quelle était la juste valeur marchande de la cargaison avariée?

Là encore, les parties ne s'entendent pas. Les avocats des défendeurs ont soutenu qu'il était facile de déterminer la valeur du sucre au moyen d'une échelle mobile. À cet égard, ils ont produit une preuve d'expert sous la forme d'un affidavit et d'un témoignage de M. Calder. Voici ce que dit ce dernier à la page 3 de son affidavit:

[TRADUCTION] La polarisation du sucre avarié ayant été évaluée à 92,5 degrés, un règlement juste et raisonnable, reposant sur le contrat modifié, aurait pour base l'échelle susmentionnée, c'est-à-dire 1,5 % (du prix contractuel de base, pour 96 degrés, de 246,298833 \$ la tonne métrique) pour le degré situé entre 96 degrés et 95 degrés, un pourcentage supplémentaire de 4 % pour les deux degrés situés entre 95 degrés et 93 degrés et un escompte supplémentaire pour les demi-dégrés situés entre 93 degrés et 92,5 degrés (0,5 % des 2 % prévus par degré pour les

of 5% which is the U.S. Refiner scale at this level). Accordingly, I believe that the maximum allowable discount should be equivalent to Can. \$35,895.15 as per the attached calculation.

In reaching this conclusion, Mr. Calder admitted that he summarized the standard U.S. formula employed for purchasing sugar. This U.S. formula was not incorporated as a term of the contract entered into for the purchase of this particular shipment of sugar. In fact, the formula to be employed as reproduced earlier in these reasons, was quite specific and on cross-examination, Mr. Calder admitted that the formula specified in the contract precluded the application of any formula for sugar below 93° polarity.

As stated earlier in these reasons, efforts were made to find a buyer for the damaged sugar. The only market found was for animal feed. The parties agree that the value of the sugar for use as animal feed would have been \$43.93 per metric ton. The plaintiff now submits that the value of the damaged cargo be calculated as follows:

Sound Market Value less Damaged Market Value:

(a) Sound:	
\$225/mt (at 96°) x 1,214.04 mt	\$273,159.00
plus	
1.7° polarity x 0.014 (premium)	
x \$225. x 1,214.04 mt =	\$ 6,501.18
	<u>\$279,660.18</u>
minus	
(b) Damaged:	
\$43.93/mt x 1,214.04 mt =	\$ 53,332.78
	<u>\$226,327.40</u>

I am not satisfied that Redpath is entitled to damages in the amount of \$226,327.40. As stated earlier in these reasons, the A.S.M.V. less A.D.M.V. [Arrived Damaged Market Value] rule is subject to exceptions. One of those exceptions is the duty imposed by law on a wronged plaintiff to mitigate his damages. As the Supreme Court of Canada noted in *Red Deer College v. Michaels*, [1976] 2 S.C.R. 324, at page 330:

The primary rule in breach of contract cases, that a wronged plaintiff is entitled to be put in as good a position as he would

degrés situés entre 95 degrés et 93 degrés jusqu'à un pourcentage possible de 0,5 de 5 % ce qui, à ce niveau, est l'échelle qu'appliquent les raffineurs américains). Je crois donc que l'escompte admissible maximal devrait être l'équivalent de 35 895,15 \$ CAN, conformément au calcul ci-joint.

En arrivant à cette conclusion, M. Calder a reconnu qu'il avait résumé la formule type employée aux États-Unis pour l'achat de sucre. Cette formule n'a pas été intégrée au contrat relatif à l'achat de la cargaison de sucre dont il est question en l'espèce. En fait, la formule à utiliser, reproduite plus tôt dans les présents motifs, était bien précise et, en contre-interrogatoire, M. Calder a reconnu que la formule précisée dans le contrat empêchait d'appliquer toute formule au sucre dont la polarité était inférieure à 93°.

Ainsi qu'il a été dit plus tôt dans les présents motifs, on s'est efforcé de trouver un acheteur pour le sucre avarié. L'unique débouché que l'on a trouvé était celui de la nourriture pour animaux. Les parties sont d'accord que la valeur du sucre utilisé comme nourriture pour animaux aurait été de 43,93 \$ la tonne métrique. La demanderesse suggère maintenant que l'on calcule comme suit la valeur de la cargaison avariée:

Valeur marchande saine moins valeur marchande avariée:

a) Valeur saine:	
225 \$/tm (à 96°) x 1 214,04 tm	273 159,00 \$
plus	
1,7° polarité x 0,014 (prime)	
x 225 \$ x 1 214,04 tm =	6 501,18 \$
	<u>279 660,18 \$</u>
g moins	
b) Valeur avariée:	
43,93 \$/tm x 1 214,04 tm =	53 332,78 \$
	<u>226 327,40 \$</u>

Je ne suis pas convaincu que Redpath a droit à des dommages-intérêts de 226 327,40 \$. Ainsi qu'il a été indiqué plus tôt, la règle de la V.M.S.D. moins la V.M.A.D. [valeur marchande avariée à destination] est sujette à des exceptions, et l'une d'elles est l'obligation qu'impose la loi aux demandeurs lésés de minimiser leurs dommages-intérêts. Comme l'a noté la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Red Deer College c. Michaels*, [1976] 2 R.C.S. 324, à la page 330:

Dans une affaire d'inexécution contractuelle, la règle fondamentale qu'un demandeur lésé a le droit d'être mis dans une

have been in if there had been proper performance by the defendant, is subject to the qualification that the defendant cannot be called upon to pay for avoidable losses which would result in an increase in the quantum of damages payable to the plaintiff. The reference in the case law to a "duty" to mitigate should be understood in this sense.

In the case at bar, the damaged sugar was not in fact sold for \$43.93 per metric ton to an animal feed processor. The insurers were able to negotiate a deal with Redpath whereby it purchased the sugar for 50% of its sound market value. I am satisfied that, in so doing, the plaintiff was mitigating potential losses, which it has a duty to do. The defendants cannot now be subsequently called upon to pay for losses which were avoidable and, in fact, were not incurred. Accordingly, I find that the value of the damaged cargo should be calculated as follows:

50% of Invoice Value, As Agreed Between Underwriters and Redpath:

invoice value (Exhibit P-1, para 9)
 $\$304,927.24 \times 50\% = \$152,463.00$

Additionally, the plaintiff is entitled to the sum of \$25,990.89 which represents the additional expenses incurred in discharging the damaged cargo.

The plaintiff also claimed increased expenses for "bleeding" or blending the damaged sugar into the refinery system. I have no specific evidence to indicate that there were any extra expenses involved and accordingly none shall be awarded. At the opening of trial, counsel for the plaintiff moved to amend the statement of claim seeking interest; interest is hereby awarded at the rate of 9% per annum compounded from the date of the loss to the date of payment of this judgment. Costs to the plaintiff.

position aussi favorable que s'il y avait eu exécution régulière de la part du défendeur, est sujette à la réserve que le défendeur ne peut être appelé à défrayer toute perte évitable qui résulterait en une augmentation du quantum des dommages-intérêts payables au demandeur. C'est dans ce sens que doit être interprétée l'expression «obligation» de minimiser dont fait état la jurisprudence.

Dans la présente espèce, le sucre avarié n'a pas été vendu au prix de 43,93 \$ la tonne métrique à un producteur d'aliments pour animaux. L'assureur a pu négocier avec Redpath une entente par laquelle celle-ci a acheté le sucre à 50 % de sa valeur marchande saine. Je suis persuadé qu'en agissant ainsi, la demanderesse minimisait les pertes potentielles, ce qu'elle se trouve dans l'obligation de faire. On ne peut donc demander maintenant aux défendeurs de payer des pertes qui étaient évitables et qui, en réalité, n'ont pas été subies. En conséquence, la valeur de la cargaison avariée doit être calculée comme suit:

50 % de la valeur facturée convenue entre l'assureur et Redpath:
 valeur facturée (pièce P-1, par. 9)
 $304\,927,24 \$ \times 50\% = 152,463,00 \$$

De plus, la demanderesse a droit à la somme de 25 990,89 \$, qui représente les dépenses supplémentaires qu'elle a dû engager pour décharger la cargaison avariée.

La demanderesse a aussi réclamé des dépenses accrues pour l'incorporation du sucre avarié dans le système de raffinage. Je ne dispose d'aucune preuve précise indiquant que cette opération a occasionné des dépenses supplémentaires et, pour ce motif, aucune somme ne sera accordée. Au début du procès, les avocats de la demanderesse ont demandé de modifier la déclaration pour pouvoir obtenir des intérêts; des intérêts composés sont adjugés au taux de 9 % par année, depuis la date de la perte jusqu'à la date de paiement du présent jugement. La demanderesse a droit à ses dépens.