

A-45-98

**The Ship “Arctic Taglu”, The Owners and all Others Interested in the Ship “Arctic Taglu”, The Ship “Link 100”, The Owners and all Others Interested in the Ship “Link 100”, Sea-Link Marine Services Ltd., Malcolm Bruce Brophy, and Gary McKrae (*Appellants*)**

v.

**Birgit Kajat and Her Majesty the Queen in Right of Canada as represented by the Minister of Transport (*Respondents*)**

A-54-98

**Birgit Kajat (*Plaintiff*) (*Respondent*)**

v.

**The Ship “Arctic Taglu”, The Owners and all Others Interested in the Ship “Arctic Taglu”, The Ship “Link 100”, Sea-Link Marine Services Ltd., Malcolm Bruce Brophy, and Gary McKrae (*Defendants*) (*Respondents*)**

and

**Her Majesty the Queen in Right of Canada as represented by the Minister of Transport (*Defendant*) (*Appellant*)**

**INDEXED AS: KAJAT v. ARCTIC TAGLU (THE) (C.A.)**

Court of Appeal, Strayer, Sharlow and Malone J.J.A.—Vancouver, January 24, 25, 26; Ottawa, February 15, 2000.

*Maritime law — Torts — Collision between fishing vessel and tug/barge combination at night — Possibly confusing lighting arrangement on tug/barge and use of searchlight — Similar fact evidence of two fishermen’s encounter with tug/barge at night in same vicinity played critical role in ultimate decision on liability — However, Trial Judge’s failure to make clear evaluation as to whether witnesses’ evidence logically probative constituting error in law and new trial ordered.*

A-45-98

**Le navire «Arctic Taglu», les propriétaires et toutes les autres personnes ayant un droit sur le navire «Arctic Taglu», le navire «Link 100», les propriétaires et toutes les autres personnes ayant un droit sur le navire «Link 100», Sea-Link Marine Services Ltd., Malcolm Bruce Brody et Gary McKrae (*appelants*)**

c.

**Birgit Kajat et Sa Majesté la Reine du chef du Canada représentée par le ministre des Transports (*intimées*)**

A-54-98

**Birgit Kajat (*demanderesse*) (*intimée*)**

c.

**Le navire «Arctic Taglu», les propriétaires et toutes les autres personnes ayant un droit sur le navire «Arctic Taglu», le navire «Link 100», Sea-Link Marine Services Ltd., Malcolm Bruce Brophy et Gary McKrae (*défendeurs*) (*intimés*)**

et

**Sa Majesté la Reine du chef du Canada représentée par le ministre des Transports (*défenderesse*) (*appelante*)**

**RÉPERTORIÉ: KAJAT c. ARCTIC TAGLU (L’) (C.A.)**

Cour d’appel, juges Strayer, Sharlow et Malone, J.C.A.—Vancouver, 24, 25 et 26 janvier; Ottawa, 15 février 2000.

*Droit maritime — Responsabilité délictuelle — Abordage en pleine nuit entre un bateau de pêche et un ensemble remorqueur-pousseur avec chaland — Confusion possible due à la disposition des feux de signalisation sur le remorqueur et le chaland et à l’utilisation d’un projecteur — La preuve de faits similaires concernant l’expérience de deux pêcheurs qui avaient déjà croisé la nuit le remorqueur relié au chaland dans le même voisinage a joué un rôle crucial dans la décision finale sur la responsabilité — Toutefois, l’omission du juge de première instance d’évaluer clairement si le témoignage des pêcheurs était logiquement*

*Evidence — Similar fact evidence — Collision possibly caused by confusing use of lights by tug/barge combination — Fishermen testifying as to own experiences encountering said combination at night — Where similar fact evidence adduced in civil case to prove fact in issue, reversible error for Trial Judge not to determine whether evidence sufficiently probative to be admissible.*

The *Arctic Taglu/Link 100*, a tug pushing barge combination, struck the fishing vessel *Bona Vista*, owned by Ms. Kajat's husband, killing him and five others. The Trial Judge found that the lighting arrangement used by the tug/barge, on the instructions of the responsible officials of the Crown, was incorrect and confusing for mariners who had never encountered that vessel at night before. Its owners and operators had adopted a practice of using a searchlight, mounted on the tug, to play forward along the length of the barge when vessels coming towards it seemed uncertain as to what they were encountering. The Trial Judge found that the collision was caused by the operator using the searchlight the way he did immediately before the accident. The Trial Judge's findings were based in part on the critical evidence of two fishermen who had encountered the tug/barge at night in the area where the collision occurred and who testified as to the confusion caused by the use of the searchlight. The Trial Judge found that fault for the collision was to be apportioned 15% to Mr. Kajat and the remainder to the Sea-Link parties and the Crown. As between them, liability was severally apportioned 70%/30%. This was an appeal from that decision, the Sea-Link parties and the Crown appealing the apportionment of liability and the assessment of costs, Ms. Kajat cross-appealing the finding of liability and seeking an order of joint and several liability.

*Held*, the appeal should be allowed.

The fishermen's evidence was similar fact evidence. However, "where similar fact evidence is adduced to prove a fact in issue, in order to be admissible, the trial judge should evaluate the degree of similarity of the alleged acts and decide whether the objective improbability of coincidence has been established. Only then will evidence have sufficient probative value to be admitted": *R. v. Arp*, [1998]

*probatant constitue une erreur de droit et un nouveau procès a été ordonné.*

*Preuve — Preuve de faits similaires — Un abordage a pu être causé par la confusion créée par l'utilisation des lumières par un ensemble remorqueur-pousseur avec chaland — Des pêcheurs ont témoigné relativement à leur propre expérience quand ils ont croisé le remorqueur-chaland la nuit — Lorsqu'une preuve de faits similaires est produite dans une affaire civile pour prouver un fait en litige, l'omission du juge de première instance de déterminer si la preuve était suffisamment probante pour être admissible constitue une erreur justifiant l'infirmité de sa décision.*

L'*Arctic Taglu/Link 100*, un ensemble remorqueur-pousseur avec chaland, a frappé le bateau de pêche *Bona Vista*, propriété de l'époux de M<sup>me</sup> Kajat, ce qui a entraîné le décès de ce dernier et celui de cinq autres personnes. Le juge de première instance a conclu que les feux de signalisation du remorqueur-chaland, correspondant aux instructions d'éclairage des responsables officiels de la Couronne, n'étaient pas appropriés et créaient de la confusion pour les navigateurs qui n'avaient jamais croisé ce bâtiment la nuit. Ses propriétaires et opérateurs avaient pris l'habitude d'utiliser un projecteur, installé sur le remorqueur, pour éclairer le chaland sur toute la longueur à l'approche de bateaux qui ne semblaient pas savoir vers quoi ils se dirigeaient. Le juge de première instance a conclu que l'abordage avait été causé par la façon dont l'opérateur s'était servi du projecteur immédiatement avant l'accident. Les conclusions du juge de première instance se fondaient en partie sur le témoignage crucial de deux pêcheurs qui avaient déjà croisé le remorqueur-chaland la nuit près du lieu où l'abordage s'est produit et qui ont témoigné concernant la confusion créée par l'utilisation du projecteur. Le juge de première instance a conclu que la responsabilité de l'abordage devait être partagée à raison de 15 % pour M. Kajat et le reste entre les parties Sea-Link et la Couronne. Entre ces dernières, la responsabilité a été attribuée individuellement dans une proportion de 70 %/30 %. Il s'agit d'un appel de cette décision, les parties Sea-Link et la Couronne contestant le partage de responsabilité et l'évaluation des dépens, et M<sup>me</sup> Kajat contestant dans un appel incident la conclusion relative à la responsabilité et demandant une ordonnance concluant à une responsabilité solidaire.

*Jugement*: l'appel doit être accueilli.

La preuve déposée par les pêcheurs est une preuve de faits similaires. Toutefois, «lorsqu'une preuve de faits similaires est produite pour prouver un fait en litige, pour décider de son admissibilité le juge du procès doit apprécier le degré de similitude des faits reprochés et déterminer si l'improbabilité objective d'une coïncidence a été établie. Ce n'est que dans ce cas que la preuve aura une valeur probante suffisante

3 S.C.R. 339. It is essential in both civil and criminal cases to determine whether the similar fact evidence in issue is logically probative. The Trial Judge's failure to make a clear evaluation as to whether the evidence of each of these witnesses was logically probative constituted an error of law and a new trial had to be ordered.

pour être admissible»: *R. c. Arp*, [1998] 3 R.C.S. 339. Il est essentiel, dans une cause au civil, comme dans une affaire criminelle, de déterminer si la preuve de faits similaires en cause est logiquement probante. L'omission du juge de première instance d'évaluer clairement si le témoignage de chacun de ces témoins était logiquement probant constitue une erreur de droit et la Cour d'appel a dû ordonner la tenue d'un nouveau procès.

#### STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

*Canada Shipping Act*, R.S.C., 1985, c. S-9, s. 526.11 (as enacted by R.S.C., 1985 (3rd Supp.), c. 6, s. 78; S.C. 1996, c. 31, s. 98.  
*Collision Regulations*, C.R.C., c. 1416, Sch. I, RR. 23(a)(i),(ii),(iii),(iv), 24(b),(n) (as am. by SOR/83-202, s. 3).

#### CASES JUDICIALLY CONSIDERED

##### APPLIED:

*Mood Music Publishing Co Ltd v De Wolfe Ltd*, [1976] 1 All ER 763 (C.A.); *R. v. Arp*, [1998] 3 S.C.R. 339; (1998), 166 D.L.R. (4th) 296; [1999] 5 W.W.R. 545; 58 B.C.L.R. (3d) 18; 129 C.C.C. (3d) 321; 20 C.R. (5th) 1; 232 N.R. 317.

##### REFERRED TO:

*Edwards v. Ottawa River Navigation Co.* (1876), 39 U.C.Q.B. 264; *Lampert v. Simpson-Sears Ltd.* (1986), 75 N.B.R. (2d) 128 (C.A.); *Brown v. Eastern and Midlands Railway Company* (1889), 22 Q.B.D. 391 (C.A.); *Hales v. Kerr*, [1908] 2 K.B. 601.

APPEAL and cross-appeal from a Trial Division decision (*Kajat v. Ship Arctic Taglu* (1997), 135 F.T.R. 161; 145 F.T.R. 102) apportioning liability for a collision between a tug pushing barge combination and a fishing vessel. Appeal allowed and expedited new trial ordered.

#### APPEARANCES:

*Robert J. McDonell* for respondent/appellant Her Majesty the Queen.  
*W. Gary Wharton* for appellant/respondent Sea-Link.  
*D. Ross Clark* and *Diana L. Dorey* for respondent/cross-appellant Birgit Kajat.

#### LOIS ET RÈGLEMENTS

*Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. (1985) ch. S-9, art. 526.11 (édicte par L.R.C. (1985) (3<sup>e</sup> suppl.), ch. 6, art. 78; L.C. 1996, ch. 31, art. 98.  
*Règlement sur les abordages*, C.R.C., ch. 1416, annexe I, Règles 23a(i),(ii),(iii),(iv), 24b,n) (mod. par DORS/83-202, art. 3).

#### JURISPRUDENCE

##### DÉCISIONS APPLIQUÉES:

*Mood Music Publishing Co Ltd v De Wolfe Ltd*, [1976] 1 All ER 763 (C.A.); *R. c. Arp*, [1998] 3 R.C.S. 339; (1998), 166 D.L.R. (4th) 296; [1999] 5 W.W.R. 545; 58 B.C.L.R. (3d) 18; 129 C.C.C. (3d) 321; 20 C.R. (5th) 1; 232 N.R. 317.

##### DÉCISIONS MENTIONNÉES:

*Edwards v. Ottawa River Navigation Co.* (1876), 39 U.C.Q.B. 264; *Lampert c. Simpson-Sears Ltd.* (1986), 75 R.N.-B. (2<sup>e</sup>) 128 (C.A.); *Brown v. Eastern and Midlands Railway Company* (1889), 22 Q.B.D. 391 (C.A.); *Hales v. Kerr*, [1908] 2 K.B. 601.

APPEL et appel incident d'une décision de la Section de première instance (*Kajat c. Navire Arctic Taglu* (1997), 135 F.T.R. 161; 145 F.T.R. 102) partageant la responsabilité d'un abordage entre un ensemble remorqueur-pousseur avec chaland et un bateau de pêche. L'appel est accueilli et un nouveau procès accéléré est ordonné.

#### ONT COMPARU:

*Robert J. McDonell*, pour l'intimée-appelante Sa Majesté la Reine.  
*W. Gary Wharton*, pour l'appelante-intimée Sea-Link.  
*D. Ross Clark* et *Diana L. Dorey*, pour l'intimée-contre appelante Birgit Kajat.

## SOLICITORS OF RECORD:

*Farris, Vaughan, Wills & Murphy*, Vancouver, for respondent/appellant Her Majesty the Queen.  
*Campney & Murphy*, Vancouver, for appellant/respondent Sea-Link.  
*Davis & Company*, Vancouver, for cross-appellant/respondent Birgit Kajat.

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

[1] MALONE J.A.: This is an appeal from a Trial Division judgment [(1997), 135 F.T.R. 161; 145 F.T.R. 102] apportioning liability for a maritime collision that occurred on July 21, 1993, at approximately 2:43 a.m., near the eastern entrance to Active Pass in the Strait of Georgia. The *Arctic Taglu/Link 100*, a tug pushing barge combination owned by the Sea-Link parties, struck the *Bona Vista*, a 13.5 meter fishing vessel owned by Ms. Kajat's husband, Henryk Kajat. Mr. Kajat perished in the collision, as did five other people aboard the *Bona Vista*.

[2] The learned Trial Judge found that fault for the collision was to be apportioned 15% to Mr. Kajat and the remainder to the Sea-Link parties and the Crown. As between them, liability was severally apportioned 70%/30%. Ms. Kajat was awarded costs, including increased costs against the Sea-Link parties for their conduct at trial. The Sea-Link parties and the Crown appeal the apportionment of liability and the assessment of costs. Ms. Kajat cross-appeals the finding of liability and seeks an order of joint and several liability. All parties now are agreed that the liability, if any, should be joint and several.

[3] On the night of the collision, the *Bona Vista* was returning to Vancouver Harbour. Mr. Kajat had taken four visitors from Germany, together with his son, on a trip to the west coast of Vancouver Island. They left Vancouver on the evening of July 14, 1993. On the

## AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

*Farris, Vaughan, Wills & Murphy*, Vancouver, pour l'intimée-appelante Sa Majesté la Reine.  
*Campney & Murphy*, Vancouver, pour l'appelante-intimée Sea-Link.  
*Davis & Company*, Vancouver, pour l'appelante-contre intimée Birgit Kajat.

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

[1] LE JUGE MALONE, J.C.A.: Il s'agit d'un appel d'un jugement de la Section de première instance [(1997), 135 F.T.R. 161; 145 F.T.R. 102] qui partageait la responsabilité d'un abordage qui s'est produit le 21 juillet 1993, à environ 2 h 43, près de l'entrée est d'Active Pass, dans le détroit de Georgia. L'*Arctic Taglu/Link 100*, un ensemble remorqueur-pousseur avec chaland qui était la propriété des parties Sea-Link, a frappé le *Bona Vista*, un bateau de pêche de 13,5 mètres dont était propriétaire l'époux de M<sup>me</sup> Kajat, Henryk Kajat. M. Kajat est mort dans l'accident, de même que cinq autres personnes à bord du *Bona Vista*.

[2] Le juge de première instance a conclu que la responsabilité de l'abordage devait être partagée à raison de 15 % pour M. Kajat, et le reste entre les parties Sea-Link et la Couronne. Entre ces dernières, la responsabilité a été partagée individuellement dans une proportion de 70 %/30 %. Les dépens ont été adjugés en faveur de M<sup>me</sup> Kajat, qui a aussi eu droit à des dépens additionnels en raison de la conduite adoptée par les parties Sea-Link au procès. Les parties Sea-Link et la Couronne ont formé un appel contre ce partage de responsabilité et l'évaluation des dépens. Dans son appel incident, M<sup>me</sup> Kajat conteste la conclusion relative à la responsabilité et demande une ordonnance concluant à une responsabilité solidaire. Toutes les parties conviennent maintenant que la responsabilité, le cas échéant, doit être solidaire.

[3] La nuit de l'abordage, le *Bona Vista* revenait au port de Vancouver. Monsieur Kajat avait emmené quatre visiteurs d'Allemagne, ainsi que son fils, faire une excursion sur la côte ouest de l'île de Vancouver. Ils ont quitté Vancouver dans la soirée du 14

evening of July 19, 1993, Mr. Kajat telephoned his wife from Ucluelet to say that they had finished their trip, and providing the weather was good, she should expect them home the following evening. The *Arctic Taglu/Link 100* was en route from Vancouver Harbour to Schwartz Bay on Vancouver Island, on its regularly scheduled voyage. It normally left Vancouver Harbour around 11 p.m., Monday to Friday nights, arriving in Schwartz Bay approximately four and a half to five hours later. It would then unload, reload and return to Vancouver Harbour.

[4] On the night of the collision, the *Arctic Taglu* bore two white mast lights, one above the other, a red sidelight on its port side and a green sidelight on its starboard side. The *Link 100* bore a red side light on its port side and a green side light on its starboard side. That lighting arrangement was adopted on the instructions of the responsible officials of the defendant, the Crown.

[5] Those instructions were to follow the Towing and Pushing—International rule section of the *Collision Regulations*<sup>1</sup> based on the understanding that the *Arctic Taglu* and *Link 100* were not rigidly connected. However, the Trial Judge found that the *Arctic Taglu* and the *Link 100* were rigidly connected, and that the Canadian Modifications should have been applied instead of the International Rules. If that is true, the *Arctic Taglu* tug should have borne two masthead lights in a vertical line, sidelights and a sternlight. The *Link 100* barge should have borne a white light fore and aft and sidelights at the foward end.<sup>2</sup> The *Link 100* lacked white lights fore and aft.

[6] Prior to the collision, the *Arctic Taglu/Link 100* was travelling on a generally southward course toward the eastern entrance to Active Pass. Its normal course to Schwartz Bay would require a starboard turn into Active Pass. The *Bona Vista* had emerged from the eastern entrance to Active Pass, in a generally north-easterly direction. The *Bona Vista*'s normal course to Vancouver would have required it to turn northward

juillet 1993. Le soir du 19 juillet 1993, M. Kajat a téléphoné à son épouse de Ucluelet pour lui dire qu'ils avaient terminé leur excursion et que, si le temps était clément, ils seraient de retour le lendemain soir. L'*Arctic Taglu/Link 100* avait quitté le port de Vancouver vers 23 h, comme il le faisait habituellement du lundi au vendredi, pour se rendre à Schwartz Bay, dans l'île de Vancouver, où il arrivait environ quatre heures et demie à cinq heures plus tard. Après avoir déchargé sa cargaison et en avoir repris une autre, il repartait de nouveau pour le port de Vancouver.

[4] La nuit de l'abordage, l'*Arctic Taglu* montrait deux feux blancs de tête de mât superposés, un feu rouge à bâbord et un feu vert à tribord. Le *Link 100* avait un feu rouge à bâbord et un feu vert à tribord. Ces feux correspondaient aux instructions d'éclairage des fonctionnaires responsables de la défenderesse, la Couronne.

[5] Ces instructions avaient été données par les responsables, qui croyaient que l'*Arctic Taglu* et le *Link 100* n'étaient pas liés par un raccordement rigide, pour assurer la conformité à la section Remorquage et poussage—Internationale de la règle internationale énoncée dans le *Règlement sur les abordages*<sup>1</sup>. Toutefois, le juge de première instance a conclu que l'*Arctic Taglu* et le *Link 100* étaient liés par un raccordement rigide, et que ce sont les Modifications canadiennes qui auraient dû être appliquées au lieu des règles internationales. Si cela est exact, le remorqueur *Arctic Taglu* aurait dû montrer deux feux de tête de mât superposés, des feux de côté et un feu de poupe. Le chaland *Link 100* aurait dû montrer un feu blanc à l'avant et à l'arrière et des feux de côté à son extrémité avant<sup>2</sup>. Le *Link 100* n'avait de feux blancs ni à l'avant, ni à l'arrière.

[6] Avant l'abordage, l'*Arctic Taglu/Link 100* se déplaçait vers le sud en direction de l'entrée est d'Active Pass. Son cap normal pour Schwartz Bay l'obligerait à virer à tribord à Active Pass. Le *Bona Vista* venait de sortir de l'entrée est d'Active Pass, se déplaçant en direction nord-est. La route normale du *Bona Vista* vers Vancouver l'aurait obligé à virer à bâbord (vers le nord) après avoir dépassé Active Pass.

(to port) once clear of Active Pass. For some minutes before the collision, the *Bona Vista* appeared on the starboard side of the *Arctic Taglu/Link 100*.

[7] The collision occurred when, as the two vessels were approaching each other, the *Bona Vista* suddenly made an abrupt turn to port across the bow of the *Link 100*. The *Bona Vista* was struck amidship on its starboard side by the bow of the *Link 100* and rolled underneath the barge.

[8] The Trial Judge found that the lighting arrangement used by the *Arctic Taglu/Link 100* was confusing for mariners who had never encountered that vessel at night before, and as a result its owners and operators had adopted a practice of using a searchlight, mounted on the tug, to play forward along the length of the barge when vessels coming towards it seemed uncertain as to what they were encountering.<sup>3</sup> The Trial Judge also found that if the tug/barge combination been lit as a composite unit, it would have been immediately recognizable by mariners, as a single vessel of large size.<sup>4</sup> Implicitly, this is a finding that the correct lighting on the *Arctic Taglu/Link 100* would have avoided confusion by approaching mariners.

[9] Mr. McKrae, the mate on the *Arctic Taglu/Link 100*, was the only witness to the accident still alive. He was the only person in the wheelhouse of the *Arctic Taglu* at the time of the accident. The Trial Judge found the evidence he gave at trial and on discovery was unreliable in some respects. Mr. McKrae said he did not discuss the accident with Mr. Brown, President of Sea-Link Marine Services Ltd., shortly after it occurred, but the Trial Judge did not believe him.

[10] Mr. Brown's evidence was that Mr. McKrae reported to him shortly after the incident that he had made two relatively small course alterations to starboard, totalling about 10 degrees, just before the accident. In response to these alterations the fish boat,

Quelques minutes avant l'abordage, le *Bona Vista* est apparu à tribord de l'*Arctic Taglu/Link 100*.

[7] L'abordage s'est produit quand, au moment où les deux bateaux approchaient l'un de l'autre, le *Bona Vista* a soudainement et abruptement viré et s'est retrouvé à bâbord en travers de la proue du *Link 100*. Le *Bona Vista* a été frappé en plein milieu à tribord par la proue du *Link 100* et il est passé sous le chaland.

[8] Le juge de première instance a conclu que vu que les feux de signalisation de l'*Arctic Taglu/Link 100* créaient de la confusion pour les navigateurs qui n'avaient jamais rencontré ce bâtiment la nuit, ses propriétaires et opérateurs avaient pris l'habitude d'utiliser un projecteur, installé sur le remorqueur, pour éclairer le chaland sur toute sa longueur à l'approche de bateaux qui ne semblaient pas savoir vers quoi ils se dirigeaient<sup>3</sup>. Le juge de première instance a également conclu que si le remorqueur et le chaland liés l'un à l'autre avaient montré les feux de signalisation d'une unité composite, les navigateurs auraient immédiatement su qu'il s'agissait d'un navire unique de grandes dimensions<sup>4</sup>. Implicitement, cela signifie qu'une signalisation adéquate sur l'*Arctic Taglu/Link 100* aurait évité de créer de la confusion chez les navigateurs s'approchant d'eux.

[9] M. McKrae, le second de l'*Arctic Taglu/Link 100*, est le seul témoin vivant de cet accident. Il était seul dans la timonerie de l'*Arctic Taglu* au moment de l'abordage. Le juge de première instance a conclu que son témoignage au procès et à l'étape de l'interrogatoire préalable n'était pas digne de foi à plusieurs égards. M. McKrae a déclaré qu'il n'avait pas discuté de l'accident avec M. Brown, président de Sea-Link Marine Services Ltd., peu après que celui-ci s'est produit, mais le juge de première instance ne l'a pas cru.

[10] Dans son témoignage, M. Brown a déclaré que M. McKrae lui avait dit peu après l'accident qu'il avait légèrement modifié son cap à tribord à deux reprises, d'environ 10 degrés au total, juste avant l'abordage. Par suite de ces légers changements de

the *Bona Vista*, just kept coming. Mr. Brown's evidence on discovery was that:

It appeared to Mr. McKrae that the fish boat was going to safely pass down his port side. When the fish boat was in the—or just—prior to the fish boat getting immediately forward and to port of the "Link 100". He shone the searchlight over the barge to show the barge and the cargo on it, which helps other vessels see what's there and what's coming, and that's a practice that has been used ever since we went into operation, help illuminate it. He did that. And immediately after that the "Bona Vista", who was now immediately off our port bow, swung across the bow of the "LINK 100", and the collision occurred.

Q Did Mr. McKrae tell you how far apart they were going to be when they passed?

A He figured at somewhere probably in the order of 100 feet-plus, as I recall.<sup>5</sup>

. . .

Q And did you ask him about any changes in his speed?

A I'd asked him if he slowed down and he said, no, he hadn't until the "BONA VISTA" made the manoeuvre that put him directly in front of the barge.

Q Did you ask him the time lapse between when he shone his searchlight down the barge and the "BONA VISTA" changing its course?

A Not specifically, but I gather it was in very close proximity to one another.

Q What did you gather that from?

A The fact that he told me that he had turned the searchlight on and shone it on the barge and it was very shortly after that the "BONA VISTA" made its course change and pulled up in front of the barge.<sup>6</sup>

[11] Searchlights are often used to attract another vessel's attention to impending danger. In her reasons for judgment the Trial Judge concluded that the tragedy was caused by the operator of the *Arctic Taglu/Link 100* using the searchlight to pan forward, up and down the length of the port side of the *Link 100* when the *Bona Vista* was close and approaching on a path that would pass the *Arctic Taglu/Link 100*

cap, le bateau de pêche *Bona Vista* a continué d'avancer. À l'étape de l'interrogatoire préalable, M. Brown a déclaré:

[TRADUCTION] Monsieur McKrae a cru que le bateau de pêche passerait en toute sécurité à bâbord. Quand le bateau de pêche était—ou juste—avant que le bateau de pêche continue d'avancer tout droit et ensuite à bâbord du «Link 100». Il a allumé le projecteur pour éclairer le chaland et la cargaison, ce qui d'habitude aide les autres navires à voir le bâtiment qui approche, et c'est une pratique qui est utilisée depuis que nous sommes en exploitation et qui aide à voir le chaland. C'est ce qu'il a fait. Et tout de suite après, le «Bona Vista», qui se trouvait alors bâbord avant, a viré en travers de la proue du «LINK 100» et c'est à ce moment-là que l'abordage s'est produit.

Q. Monsieur McKrae vous a-t-il dit à quelle distance les deux bâtiments seraient l'un de l'autre quand ils se croiseraient?

R. Il a estimé que la distance serait probablement de 100 pieds et plus, si je me souviens bien<sup>5</sup>.

[. . .]

Q. Et lui avez-vous demandé s'il avait modifié sa vitesse?

R. Je lui ai demandé s'il avait ralenti et il m'a répondu non, pas tant que le «BONA VISTA» n'a pas fait la manoeuvre qui l'a placé directement devant le chaland.

Q. Lui avez-vous demandé combien de temps s'était écoulé entre le moment où il a balayé le chaland avec le faisceau du projecteur et le changement de cap du «BONA VISTA»?

R. Pas précisément, mais je crois comprendre qu'ils étaient très proches l'un de l'autre.

Q. Qu'est-ce qui vous fait penser cela?

R. Il m'a dit qu'il avait allumé le projecteur pour éclairer le chaland et c'est très peu de temps après que le «BONA VISTA» a changé de cap et s'est retrouvé en face du chaland<sup>6</sup>.

[11] Les projecteurs sont souvent utilisés pour signaler un danger imminent à un autre bateau. Dans ses motifs, le juge de première instance a conclu que la tragédie avait été causée par l'opérateur de l'*Arctic Taglu/Link 100* qui s'est servi du projecteur pour éclairer le *Link 100* à bâbord de haut en bas et d'avant en arrière quand le *Bona Vista* se trouvait à proximité et suivait un cap qui lui aurait permis de croiser

on its port side. She concluded that the searchlight would have been perceived by the *Bona Vista* as signalling an unseen danger on the port side of the *Arctic Taglu/Link 100*, ahead of the *Bona Vista*, causing the *Bona Vista* to turn abruptly to port to attempt to avoid the danger.<sup>7</sup> As already indicated, liability of 15% was attributed to Mr. Kajat.

[12] In further apportioning liability between the Sea-Link parties and the Crown, the Trial Judge concluded that the failure of Coast Guard officials, specifically Captain Keeper, to adequately investigate whether or not the *Arctic Taglu/Link 100* constituted a composite unit, in its pushing mode, was a significant contributing factor to the accident. Mr. Brown of Sea-Link's less than candid representations to Captain Keeper also played a role. The misinterpretation by another Coast Guard employee, Mr. Wade, of the lighting requirements for barges being pushed by tugs and the alleged non-application of the Canadian Modifications likely also played some role in the collision, according to the Trial Judge.<sup>8</sup>

[13] During the course of the trial, counsel for Ms. Kajat called two commercial fishermen, David Kaverek and Andrew Parkin, to relate their experiences in encountering the *Arctic Taglu/Link 100* at night near Active Pass. Neither had been discovered nor had witness statements been provided in advance of their testimony. Counsel for the Sea-Link parties referred to them at trial as the "mystery witnesses" because he did not know what their evidence would be.

[14] At trial, counsel for the Sea-Link defendants objected to their testimony being admitted by challenging its relevance and its nexus to the case at bar. Counsel for the Crown took no objection on the admissibility issue. Counsel for the plaintiff compared their testimony to evidence led in other negligence cases to show that premises were dangerous. It was urged that this was not similar fact evidence intended

*l'Arctic Taglu/Link 100* à bâbord. Elle a conclu que le *Bona Vista* a dû croire que ce projecteur était utilisé pour lui signaler un danger qu'il n'avait pas vu à bâbord de *l'Arctic Taglu/Link 100*, et qui se trouvait juste devant lui, ce qui a amené le pilote du *Bona Vista* à virer brusquement à bâbord pour essayer d'éviter le danger<sup>7</sup>. Comme on l'a déjà indiqué, une responsabilité de 15 % a été attribuée à M. Kajat.

[12] En répartissant le reste de la responsabilité entre les parties Sea-Link et la Couronne, le juge de première instance a conclu que l'omission des responsables de la Garde côtière, plus précisément celle du capitaine Keeper, de faire les vérifications nécessaires pour déterminer si *l'Arctic Taglu/Link 100* constituait une unité composite, en mode de poussage, a contribué de façon importante à l'accident. Les déclarations moins qu'honnêtes de M. Brown de Sea-Link au capitaine Keeper ont également compté. La mauvaise interprétation par un autre employé de la Garde côtière, M. Wade, des exigences en matière de signalisation pour les chalands qui sont poussés par des remorqueurs et la non-application alléguée des modifications canadiennes ont probablement aussi joué un certain rôle dans cet accident, selon le juge de première instance<sup>8</sup>.

[13] Au cours du procès, l'avocat de M<sup>me</sup> Kajat a appelé à la barre deux pêcheurs commerciaux, David Kaverek et Andrew Parkin, afin qu'ils viennent raconter l'expérience qu'ils avaient déjà vécu en croisant *l'Arctic Taglu/Link 100* la nuit près d'Active Pass. Aucun de ces témoins n'avait fait l'objet d'un interrogatoire préalable ni fait de déclaration avant de venir déposer. Au cours du procès, l'avocat des parties Sea-Link a qualifié ces témoins de «témoins mystères», parce qu'il ne savait pas ce qu'ils diraient dans leurs témoignages.

[14] Au procès, l'avocat des défendeurs Sea-Link s'est opposé à ce que leurs témoignages soient admis en preuve en contestant la pertinence et le lien avec l'espèce. L'avocat de la Couronne n'a pas soulevé d'objection sur la question de l'admissibilité en preuve. L'avocat de la demanderesse a comparé leurs témoignages à la preuve déposée dans d'autres actions en négligence afin de démontrer qu'une situation était



to demonstrate what happened on the night in question but rather circumstantial evidence of a dangerous practice because of the way the *Arctic Taglu*'s use of the search light was interpreted by oncoming vessels. In the case of Parkin the Court admitted the evidence subject to weight while for Kaverek the ruling was to hear the evidence and argue admissibility later.

[15] David Kaverek testified about an occurrence in August of 1992 while Andrew Parkin gave evidence as to his experience on August 12, 1994. Each of them described an incident in which they were operating a small fishing boat, leaving the east entrance to Active Pass at night, when they encountered the *Arctic Taglu/Link 100*, engaging its search light on its port side. Both interpreted that use of the searchlight as a signal that there was a danger on the port side of that vessel; resulting in their both making an abrupt turn to port, full throttle ahead, across the bow of the *Arctic Taglu/Link 100*.

[16] The Trial Judge accepted their testimony as evidence that demonstrated that experienced mariners could interpret the use of the searchlight by the *Arctic Taglu/Link 100* as a signal that danger lay ahead on its port side and also to explain what would otherwise be seen as an irrational decision by the *Bona Vista* in turning to port at close quarters in front of the *Arctic Taglu/Link 100*.

[17] This was critical evidence, as the ultimate finding of liability was that this tragedy was caused by the operator of the *Arctic Taglu/Link 100* using its searchlight to pan forward, up and down the length of the port side of the *Link 100* when the *Bona Vista* was close and approaching along that side.

[18] On appeal all of the defendant parties took the position that the Trial Judge erred in admitting and

dangereuse. Il a fait valoir qu'il ne s'agissait pas d'une preuve de faits similaires ayant pour but de démontrer ce qui s'était produit la nuit en question, mais plutôt d'une preuve circonstancielle d'une pratique dangereuse en raison de la façon dont les navires venant en sens inverse interprétaient l'utilisation du projecteur faite par l'*Arctic Taglu*. Dans le cas de Parkin, la Cour a admis son témoignage sous réserve de son importance, alors que dans le cas de Kaverek, elle a décidé d'entendre le témoignage et de se prononcer ultérieurement sur son admissibilité.

[15] David Kaverek a raconté un incident qui s'est produit en août 1992, alors qu'Andrew Parkin a relaté son expérience du 12 août 1994. Chacun d'eux a décrit un incident au cours duquel, alors qu'ils pilotaient un petit bateau de pêche à la sortie de l'entrée est d'Active Pass la nuit, ils ont rencontré l'*Arctic Taglu/Link 100*, qui a allumé son projecteur à bâbord. Les deux témoins ont vu dans cette utilisation du projecteur le signal d'un danger à bâbord du bâtiment; par conséquent, ils ont tous deux mis les moteurs à pleine puissance et viré brusquement à bâbord, pour se retrouver en travers de la proue de l'*Arctic Taglu/Link 100*.

[16] Le juge de première instance a accepté leurs témoignages comme une preuve qui établissait que des navigateurs expérimentés pouvaient interpréter l'utilisation du projecteur par l'*Arctic Taglu/Link 100* comme un signal qu'il y avait un danger à bâbord et également pour expliquer ce qui pourrait autrement être considéré comme une décision irrationnelle du pilote du *Bona Vista* qui a viré à bâbord alors qu'il était en situation très rapprochée à l'avant de l'*Arctic Taglu/Link 100*.

[17] Ces témoignages sont essentiels, en raison de la conclusion finale en matière de responsabilité, selon laquelle cette tragédie a été causée par le pilote de l'*Arctic Taglu/Link 100* qui a utilisé son projecteur pour balayer à la verticale et à l'horizontale le côté bâbord du *Link 100* alors que le *Bona Vista* s'approchait.

[18] En appel, toutes les parties défenderesses ont déclaré que le juge de première instance avait fait

relying on this testimony because of the lack of notice<sup>9</sup> and because the other two encounters were sufficiently dissimilar so as to have no probative value.<sup>10</sup>

[19] Counsel for Ms. Kajat argued, as he had at trial, that the testimony of Mr. Kaverek and Mr. Parkin was circumstantial evidence, capable of proving that the searchlight practice adopted by the *Arctic Taglu/Link 100* had a tendency to create a dangerous situation because oncoming vessels interpreted it as a signal of impending and unseen danger. Their testimony was compared to evidence of other incidents in slip and fall cases offered to show the condition of flooring and its tendency to cause accidents.<sup>11</sup> Counsel for Ms. Kajat changed his position on appeal arguing in the alternative that if it was similar fact evidence, it was admissible by analogy to the similar fact evidence relied on in other cases to prove that previous incidents have occurred as a result of the state of a physical object, including its effect on others.<sup>12</sup>

[20] We do not accept that this evidence can be characterized as circumstantial evidence admitted to show the tendency of a physical object to produce a certain result. The cases in support of that proposition refer to instances where static physical dangers such as a slippery floor or a heap of earth beside an unlit public highway led to earlier incidents. In the case before us the evidence in issue concerns the movement of the *Arctic Taglu/Link 100* searchlight and its effect on approaching mariners.

[21] This is similar fact, sometimes referred to as similar act evidence. It is admissible in civil cases:

... if it is logically probative, that is if it is logically relevant in determining the matter which is in issue; provided that it is not oppressive or unfair to the other side; and also that the other side has fair notice of it and is able to deal with it.<sup>13</sup>

erreur en admettant ces témoignages et en s'appuyant sur eux, vu l'absence de préavis<sup>9</sup> et vu que les deux autres incidents étaient suffisamment différents pour n'avoir aucune valeur probante<sup>10</sup>.

[19] L'avocat de M<sup>me</sup> Kajat a fait valoir, comme il l'avait fait au procès, que les témoignages de M. Kaverek et de M. Parkin étaient une preuve circonstancielle susceptible d'établir que l'utilisation du projecteur par l'*Arctic Taglu/Link 100* avait tendance à créer une situation dangereuse parce que les bateaux venant en sens inverse pouvaient interpréter ce geste comme un signal d'un danger imminent qu'ils ne pouvaient déceler. Leurs témoignages ont été comparés à la preuve d'autres incidents dans des cas de chute, preuve qui est offerte pour démontrer l'état du revêtement de sol et sa tendance à causer des accidents<sup>11</sup>. L'avocat de M<sup>me</sup> Kajat a modifié sa position en appel en faisant valoir, subsidiairement, que s'il s'agissait d'une preuve de faits similaires, elle était admissible par analogie à la preuve de faits similaires sur laquelle on s'appuie dans d'autres causes pour établir que des incidents se sont produits antérieurement en raison de l'état d'un objet physique, notamment de son effet sur autrui<sup>12</sup>.

[20] Nous n'acceptons pas que ces témoignages puissent être qualifiés de preuve circonstancielle ayant pour but de démontrer la tendance d'un objet physique à produire un certain résultat. Les causes citées à l'appui de cette proposition renvoient à des cas où des dangers physiques statiques, comme un plancher glissant ou un tas de terre près d'une route publique non éclairée, avaient causé antérieurement des accidents. Dans l'affaire dont nous sommes saisis, la preuve en cause concerne le mouvement du projecteur de l'*Arctic Taglu/Link 100* et son effet sur les navigateurs venant en sens inverse.

[21] Il s'agit d'un fait similaire, que l'on qualifie parfois de preuve de faits similaires. Elle est admissible dans les affaires au civil:

[TRADUCTION] [. . .] si elle peut être logiquement probante, c'est-à-dire si elle est logiquement pertinente pour trancher la question litigieuse; à condition qu'elle ne soit pas abusive ou injuste pour l'autre partie, et aussi à condition que l'autre partie en ait un préavis raisonnable et soit en mesure de la réfuter<sup>13</sup>.

[22] While we accept that no advance notice of this evidence was given, we are not persuaded that the lack of notice by itself establishes that its admission was unfair or oppressive. The object of notice is to ensure that the opposing party has a fair opportunity to investigate the incidents that are alleged to be similar, to prepare for cross-examination and, where warranted, to adduce contrary evidence. No objection was taken at trial to the absence of notice, and no attempt was made to delay or adjourn the trial to give the defendants additional preparation time. There is no reason to believe that the Trial Judge would have failed to give such additional time if it had been requested. It is now too late for the defendants to complain of lack of notice.

[23] The question of whether the evidence was logically probative gives us more concern. The Supreme Court of Canada, *in obiter*, per Cory J., has recently decided that:

... where similar fact evidence is adduced to prove a fact in issue, in order to be admissible, the trial judge should evaluate the degree of similarity of the alleged acts and decide whether the objective improbability of coincidence has been established. Only then will the evidence have sufficient probative value to be admitted.<sup>14</sup> [Emphasis added.]

[24] While that evaluation was referred to in a criminal case, in our view, it is equally essential in civil cases to determine whether the similar fact evidence in issue is logically probative (following the reasoning in *Mood Music Publishing Co Ltd v De Wolfe Ltd*).<sup>15</sup> This is especially so in cases where the evidence sought to be adduced involves the manipulation of equipment by human operators such as different crews aboard a vessel.<sup>16</sup>

[25] As stated earlier, after the objection as to the admissibility of Mr. Parkin's testimony was raised, the Trial Judge ruled that the evidence would be heard and given the weight it deserves.<sup>17</sup> After the objection to Mr. Kaverek's testimony,<sup>18</sup> the Trial Judge ruled that the evidence would be heard and the issue of

[22] Même si nous acceptons qu'aucun préavis n'a été donné de ces témoignages, nous ne sommes pas convaincus que cette omission en soi prouve que leur admission en preuve a été injuste ou abusive. Le préavis a pour but d'assurer que la partie adverse a une possibilité raisonnable de faire enquête sur les incidents qui, selon les allégations, sont similaires, de préparer le contre-interrogatoire et, lorsque cela est justifié, de produire une preuve contraire. Au procès, aucune objection n'a été soulevée concernant l'absence de préavis, et l'avocat n'a pas non plus demandé d'ajournement pour donner aux défendeurs plus de temps pour se préparer. Il n'y a pas de raison de croire que le juge de première instance aurait refusé d'accorder ce délai supplémentaire si on le lui avait demandé. Il est maintenant trop tard pour les défendeurs de se plaindre de l'absence de préavis.

[23] La question de savoir si la preuve était logiquement probante pose plus de difficultés. Dans une remarque incidente, le juge Cory de la Cour suprême du Canada, a récemment décidé:

[...] lorsqu'une preuve de faits similaires est produite pour prouver un fait en litige, pour décider de son admissibilité le juge du procès doit apprécier le degré de similitude des faits reprochés et déterminer si l'improbabilité objective d'une coïncidence a été établie. Ce n'est que dans ce cas que la preuve aura une valeur probante suffisante pour être admissible.<sup>14</sup> [Non souligné dans l'original.]

[24] Bien que l'on ait fait état de cette appréciation dans une affaire criminelle, nous sommes d'avis qu'elle est également essentielle dans les causes au civil pour déterminer si la preuve de faits similaires en cause est logiquement probante (suivant le raisonnement énoncé dans *Mood Music Publishing Co Ltd v De Wolfe Ltd*).<sup>15</sup> Cela est particulièrement vrai dans des cas où la preuve que l'on cherche à produire porte sur la manipulation de matériel par des êtres humains, par exemple par différents membres d'équipage à bord d'un navire.<sup>16</sup>

[25] Comme nous l'avons dit précédemment, après que l'objection concernant l'admissibilité du témoignage de M. Parkin eut été soulevée, le juge de première instance a conclu que le témoignage serait entendu et qu'elle lui accorderait l'importance qu'il méritait.<sup>17</sup> Après l'objection concernant le témoignage

admissibility argued later.<sup>19</sup> The question we must decide is whether her reliance on the evidence, without more, is sufficient to establish that she determined that the evidence was logically probative, or as Cory J. said, that “the objective improbability of coincidence has been established”.<sup>20</sup>

[26] Clearly in the case of Parkin there was no such evaluation as the objection and ruling took place before any substantive evidence was heard. In the case of Kaverek, while her reliance on the evidence in question may imply that she considered it to be sufficiently probative to be admissible, we are unable to conclude from the record that she made a specific determination to that effect. The failure to make a clear evaluation as to whether the evidence of each of these witnesses was logically probative constitutes an error in law.

[27] It bears repeating that this evidence played a critical role in the ultimate decision on liability. Without it there would be no factual basis at all for the conclusion that the *Arctic Taglu's* use of the search light was a cause of the collision. In these circumstances we must reluctantly allow the defendants' appeals and order an expedited new trial.

[28] All parties will bear their own costs throughout as the Crown did not object to the admissibility of this similar fact testimony at trial and the argument by the Sea-Link parties on this issue was not well developed in the court below.

STRAYER J.A.: I agree.

SHARLOW J.A.: I agree.

de M. Kaverek<sup>18</sup>, le juge de première instance a statué que le témoignage serait entendu et la question de son admissibilité débattue ultérieurement<sup>19</sup>. La question que nous devons trancher est de savoir si le fait qu'elle s'est fiée à ces témoignages, sans plus, est suffisant pour établir qu'elle a conclu que la preuve était logiquement probante, ou, selon les propos du juge Cory, si «l'improbabilité objective d'une coïncidence a été établie»<sup>20</sup>.

[26] Il est clair dans le cas de Parkin qu'aucune appréciation de ce genre n'a été faite, vu que l'objection a été soulevée et la décision prise avant que le témoignage de fond n'ait été entendu. Dans le cas de Kaverek, bien que le fait qu'elle s'est appuyée sur le témoignage en question puisse implicitement signifier qu'elle a considéré ce témoignage comme suffisamment probant pour être admissible, nous sommes dans l'impossibilité de conclure d'après le dossier qu'elle a pris une décision expresse à cet effet. L'omission d'évaluer clairement si le témoignage de chacun de ces témoins était logiquement probant constitue une erreur de droit.

[27] Il convient de répéter que ces témoignages ont joué un rôle essentiel dans la décision finale concernant la responsabilité. Sans eux, il n'y a pas de fondement factuel pour conclure que l'utilisation par l'*Arctic Taglu* de son projecteur a été la cause de l'abordage. Dans ces circonstances, c'est à regret que nous devons accueillir les appels des défendeurs et ordonner la tenue d'un nouveau procès accéléré.

[28] Toutes les parties assumeront leurs propres dépens dans toutes les instances étant donné que la Couronne ne s'est pas opposée à l'admissibilité de cette preuve de faits similaires au procès et que l'argument des parties Sea-Link sur ce point n'avait pas bien été débattu devant le tribunal de juridiction inférieure.

LE JUGE STRAYER, J.C.A.: Je souscris à ces motifs.

LE JUGE SHARLOW, J.C.A.: Je souscris à ces motifs.

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1416, as amended by SOR/78-528, SOR/79-238, SOR/80-742, SOR/81-831, SOR/83-202, SOR/85-397, SOR/87-25, SOR/88-10, SOR/88-322, SOR/90-702, SOR/91-

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1416, modifié par DORS/78-528, DORS/79-238, DORS/80-742, DORS/81-831, DORS/83-202, DORS/85-397, DORS/87-25, DORS/88-10, DORS/88-322,

275, SOR/93-112, promulgated pursuant to s. 562.11 of the *Canada Shipping Act*, R.S.C., 1985, c. S-9 [as enacted by R.S.C., 1985 (3rd Supp.), c. 6, s. 78; S.C. 1996, c. 31, s. 98].

<sup>2</sup> *Collision Regulations*, RR. 23(a)(i) and (iv), 24(b),(n) [as am. by SOR/83-202, s. 3]; agreed statement of Facts, para. 46.

<sup>3</sup> Appeal Book, Vol. 1, at p. 25.

<sup>4</sup> Appeal Book, Vol. 1, at p. 15.

<sup>5</sup> Appeal Book, Vol. 1, at p. 28.

<sup>6</sup> Appeal Book, Vol. 1, at p. 29.

<sup>7</sup> Appeal Book, Vol. 1, at p. 34.

<sup>8</sup> Appeal Book, Vol. 1, at p. 34.

<sup>9</sup> *Mood Music Publishing Co Ltd v De Wolfe Ltd*, [1976] 1 ALL ER 763 (C.A.).

<sup>10</sup> *Edwards v. Ottawa River Navigation Co.* (1876), 39 U.C.Q.B. 264.

<sup>11</sup> *Lampert v. Simpson-Sears Ltd.* (1986), 75 N.B.R. (2d) 128 (C.A.); *Brown v. Eastern and Midlands Railway Company* (1889), 22 Q.B.D. 391 (C.A.).

<sup>12</sup> *Hales v. Kerr*, [1908] 2 K.B. 601.

<sup>13</sup> *Supra*, note 9, at p. 766.

<sup>14</sup> *R. v. Arp*, [1998] 3 S.C.R. 339, at p. 367.

<sup>15</sup> *Supra*, note 9.

<sup>16</sup> *Supra*, note 10.

<sup>17</sup> Trial transcript, Vol. 4, at pp. 441-444.

<sup>18</sup> Trial transcript, Vol. 4, at pp. 474-478.

<sup>19</sup> Trial transcript, Vol. 4, at p. 481.

<sup>20</sup> *Supra*, note 14.

DORS/90-702, DORS/91-275, DORS/93-112, promulgué en vertu de l'art. 562.11 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. (1985), ch. S-9 [édicte par L.R.C. (1985) (3<sup>e</sup> suppl.), ch. 6, art. 78; L.C. 1996, ch. 31, art. 98].

<sup>2</sup> *Règlement sur les abordages*, Règles 23a)(i) et (iv), 24b),(n) [mod. par DORS/83-202, art. 3]; énoncé conjoint des faits, par. 46.

<sup>3</sup> Dossier d'appel, vol. 1, à la p. 25.

<sup>4</sup> Dossier d'appel, vol. 1, à la p. 15.

<sup>5</sup> Dossier d'appel, vol. 1, à la p. 28.

<sup>6</sup> Dossier d'appel, vol. 1, à la p. 29.

<sup>7</sup> Dossier d'appel, vol. 1, à la p. 34.

<sup>8</sup> Dossier d'appel, vol. 1, à la p. 34.

<sup>9</sup> *Mood Music Publishing Co Ltd v De Wolfe Ltd*, [1976] 1 ALL ER 763 (C.A.).

<sup>10</sup> *Edwards v. Ottawa River Navigation Co.* (1876), 39 U.C.Q.B. 264.

<sup>11</sup> *Lampert c. Simpsons-Sears Ltd.* (1986), 75 R.N.-B. (2<sup>e</sup> 128) (C.A.); *Brown v. Eastern and Midlands Railway Company* (1889), 22 Q.B.D. 391 (C.A.).

<sup>12</sup> *Hales v. Kerr*, [1908] 2 K.B. 601.

<sup>13</sup> Précité, note 9, à la p. 766.

<sup>14</sup> *R. c. Arp*, [1998] 3 R.C.S. 339, à la p. 367.

<sup>15</sup> *Supra*, note 9.

<sup>16</sup> *Supra*, note 10.

<sup>17</sup> Transcription du procès, vol. 4, aux p. 441 à 444.

<sup>18</sup> Transcription du procès, vol. 4, aux p. 474 à 478.

<sup>19</sup> Transcription du procès, vol. 4, à la p. 481.

<sup>20</sup> *Supra*, note 14.