

T-3324-75

T-3324-75

**Warwick Shipping Limited (Plaintiff)**

v.

**The Queen (Defendant)**

Trial Division, Addy J.—Montreal, September 9; Ottawa, November 26, 1980.

*Crown — Torts — Action for damages — Plaintiff's ship sheered off a shoal which was situated near the range line and struck a submerged rock — Accident occurred in a natural channel — Dredging was commenced a few weeks before the accident pursuant to a contract — Ship was under direction of pilot who did not rely on navigational aids except the range lights which were functioning properly and in position — Chart and amending notices to mariners issued by defendant did not indicate that shoal extended across the range line — Surveys done by defendant's servants prior to the accident showed that shoal extended across range line — Plaintiff alleges that a buoy was improperly positioned, that chart and notices issued by defendant were incorrect and misleading, that defendant failed to advise of known hazards and that defendant failed to properly dredge the channel — Whether defendant is liable in tort for the negligence of her servants or as the owner or occupier of property — Action dismissed — Crown Liability Act, R.S.C. 1970, c. C-38, ss. 3(1)(a),(b), 4(1)(a),(2).*

This action arises from the grounding of the plaintiff's ship and the resulting damage thereto. The claim is based on allegations of improper positioning of a buoy, of incorrect and misleading information on a chart issued by the defendant and amended up to the date of grounding by two notices to mariners, of failure to advise of hazards known to the defendant and also of failure to dredge or of improper dredging of the channel along a range of lights leading to the port. The plaintiff claims that the damage arose out of a tort committed by a servant of the Crown and also claims a breach of duty attaching to the ownership, occupation, possession or control of property pursuant to section 3(1)(a) and (b) of the *Crown Liability Act*. The ship was proceeding along a range of navigational lights, under the immediate direction of the pilot when it suddenly sheered off a shoal which was situated near the range line, and struck a submerged rock. The range line was represented on the chart by a solid line which means a "recommended track". A 1972 survey indicated that a shoal was found approximately 50 feet north of the range line and extended over the range line with a least depth of 26 feet. The two notices to mariners each indicated only the presence of one high spot or sounding, with both of these soundings north of the range line. No indication was given of any extension of the shoal to or beyond the range line to the south. The chart represented that all depths for some distance north of and on the range line as well as south of it were over 30 feet above chart datum. The accident occurred in a natural channel which had been partially dredged a few weeks before the incident pursuant to a contract. No navigational aids were relied on except the range lights which were

**Warwick Shipping Limited (Demanderesse)**

c.

**a La Reine (Défenderesse)**

Division de première instance, le juge Addy—Montréal, 9 septembre; Ottawa, 26 novembre 1980.

*b Couronne — Responsabilité délictuelle — Action en dommages-intérêts — Embarquée du navire de la demanderesse causée par un haut-fond situé près de l'alignement des feux et heurt d'un écueil submergé — Accident dans un chenal naturel — Début de dragage en vertu d'un contrat quelques semaines avant l'accident — Navire dirigé par un pilote, lequel ne s'est pas fié aux aides à la navigation, les feux d'alignement exceptés, ceux-ci fonctionnant normalement et étant à leur place — Aucune indication sur la carte, et les avis aux navigateurs la modifiant, publiés par la défenderesse, que le haut-fond traversait l'alignement — Extension du haut-fond au-delà de l'alignement d'après les levés effectués par les fonctionnaires de la défenderesse avant l'accident — Articulations de la demanderesse: mise en place incorrecte d'une bouée; carte et avis publiés par la défenderesse erronés et trompeurs; absence de signalisation des dangers connus par la défenderesse et dragage inadéquat du chenal par la défenderesse — Responsabilité délictuelle de la défenderesse, ou non, pour négligence de ses fonctionnaires ou en tant que propriétaire ou occupant d'un bien — Action rejetée — Loi sur la responsabilité de la Couronne, S.R.C. 1970, c. C-38, art. 3(1)(a),(b), 4(1)(a),(2).*

L'action en l'espèce résulte de l'échouement du navire de la demanderesse et des avaries qu'il a subies en conséquence. La demande est fondée sur une prétendue mise en place incorrecte d'une bouée; sur des informations prétendues erronées et fausses que fournirait une carte marine publiée par la défenderesse et mise à jour, à la date de l'échouement, par deux avis aux navigateurs; sur le fait que la défenderesse n'a pas révélé les dangers dont elle avait connaissance et, enfin, sur le non-dragage ou sur le dragage incomplet du chenal le long d'un alignement, déterminé par des feux, menant au port. La demanderesse prétend que le dommage a été le fait d'un préposé de la Couronne et aussi qu'il y a eu inexécution d'une obligation découlant de la propriété, de l'occupation, de la possession ou de la garde d'un bien, comme prévu à l'article 3(1)(a) et (b) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*. Le navire suivait une route le long d'un alignement de feux, sous l'autorité immédiate du pilote lorsque, soudainement, il embarqua à cause d'un haut-fond situé près de l'alignement et heurta un écueil submergé. Une ligne continue représentait l'alignement sur la carte; ce qui signifie une «route recommandée». Un levé de 1972 indiquait un haut-fond à environ 50 pieds au nord de l'alignement, se prolongeant au-delà de l'alignement avec une profondeur minimale sous l'alignement de 26 pieds. Chacun des deux avis aux navigateurs indiquait la présence d'un seul haut-fond (ou point de sondage), les deux au nord de l'alignement. Aucune indication n'était donnée d'un prolongement quelconque du haut-fond jusqu'à l'alignement, ou au-delà, au sud. La carte indiquait que toutes les profondeurs un peu au nord de l'alignement, sous celui-ci et au sud de celui-ci, étaient

functioning properly and in their true position. The question is whether or not the defendant was negligent for any of the reasons alleged by the plaintiff.

*Held*, the action is dismissed. The mere act of dredging or the mere fact that a contract has been let by the Crown for dredging to a certain depth does not constitute a representation by the Crown to the public that the bottom has been or will be dredged to the depth stipulated in the contract. In any event, the public work, even if there was one sufficient to bring the area within the scope of section 3(1)(b) would not be considered as having been completed until the postdredging survey had been made. Finally, there was no representation that the shoals had been successfully removed. Since the defendant cannot be held liable under section 3(1)(b) in so far as the dredging is concerned, any liability covering this activity would have to be founded on section 3(1)(a). There exists no duty on the part of the defendant to remove obstacles to navigation in areas not required to be maintained. There is no requirement to maintain natural channels. Since there exists no specific duty to perform, there can be no liability for negligence in the performance of the task unless the negligent actions create a more dangerous situation than previously existed and the damage is occasioned as a result of the increased hazard. In addition, in accordance with section 4(2), the Crown cannot be held liable under section 3(1)(a) unless its servant could have been sued personally for the negligence. The dredging was done by an independent contractor pursuant to a contract in which the plaintiff had no interest whatsoever. The contractor owed no duty to the plaintiff of proper performance of its contract. Although all of the shoal was not removed from the range line, it appears that the contract itself might not have provided for the removal of the shoal on the actual range line and it has not been established that the contractor was in actual breach of the terms of its contract. There is no liability toward the plaintiff for failure to remove all of the shoal. On the evidence, no responsibility can attach to the defendant as to any navigational aids. The mere preparation and issuing to the public of a navigational chart does not constitute the authority issuing same, an owner of, occupier of or in control or possession of the land or features represented by the chart and, therefore, no liability can be founded on section 3(1)(b) on that basis. The plaintiff did not establish that at the time the chart was issued, the soundings and depth change colourings on the chart were not accurate. There was no duty on the part of the defendant to search out obstacles and record them either by amendments to the chart or by notices to mariners because the channel was a natural one. The mere issuing of the two notices to mariners covering two spot soundings to the north of the range line, which remained a recommended track, was misleading and amounted to a misrepresentation. The misrepresentation, although negligent was an innocent one: there was no intention to deceive. The representation was made for a public purpose and made to the public at large or, at least, to a special class of the public, namely all mariners who might be expected to use the chart. Where such public representations for public purposes are made, with full expectation of a reliance on the

de plus de 30 pieds au-dessus du zéro de la carte. L'accident s'est produit dans un chenal naturel qu'on avait dragué en partie quelques semaines auparavant conformément à un contrat. On ne s'est nullement fié aux aides à la navigation, les feux d'alignement exceptés, et ceux-ci fonctionnaient normalement et étaient à leur place. Il échet d'examiner si la défenderesse n'aurait pas été négligente pour l'une des raisons qu'allègue la demanderesse.

*Arrêt*: l'action est rejetée. Le simple fait de draguer ou qu'un contrat soit conclu par la Couronne pour un dragage à une certaine profondeur ne constitue pas une annonce de la Couronne au public que le fond a été ou sera dragué à la profondeur stipulée. De toute façon, ces travaux publics, même s'ils étaient suffisants pour que le secteur relève de l'article 3(1)(b), ne pouvaient être considérés comme terminés tant que le levé de vérification de dragage n'avait pas été fait. Enfin, on n'a nullement laissé entendre qu'on était parvenu à supprimer les hauts-fonds. Puisque la défenderesse ne peut être tenue responsable sur le fondement de l'article 3(1)(b) pour ce qui est du dragage, toute responsabilité reliée à cette activité doit être fondée sur l'article 3(1)(a). Il n'existe aucune obligation de la défenderesse d'enlever les obstacles à la navigation dans des secteurs qui ne doivent pas être entretenus. Rien n'oblige d'entretenir les chenaux naturels. Comme il n'existe aucune obligation expresse de faire, il ne peut y avoir aucune responsabilité pour inexécution de la tâche à moins que des actes de négligence n'aboutissent à créer une situation plus dangereuse que celle qui existait auparavant et que de ce danger accru résulte le dommage. En outre, conformément à l'article 4(2), la Couronne ne peut être tenue responsable sur le fondement de l'article 3(1)(a) à moins de ne pouvoir poursuivre le préposé lui-même pour négligence. Le dragage a été effectué par une entreprise indépendante conformément à un contrat dans lequel la demanderesse n'a aucun intérêt. L'entrepreneur n'avait aucune obligation envers la demanderesse d'exécuter son contrat. Quoique le haut-fond n'ait pas été enlevé dans sa totalité aux abords de l'alignement, il semble que le contrat en soi ne stipulait peut-être pas qu'il devait y avoir suppression du haut-fond sous l'alignement; il n'a donc pas été établi que l'entrepreneur a effectivement rompu le contrat. Il n'y a aucune responsabilité envers la demanderesse pour la non-suppression totale du haut-fond. D'après la preuve administrée, aucune responsabilité ne peut être imputée à la défenderesse quant aux aides à la navigation. La simple préparation et publication d'une carte marine ne fait pas de l'autorité qui la publie le propriétaire ni l'occupant ni le possesseur ni le gardien des terres ou autres accidents géographiques que représente la carte et, en conséquence, aucune responsabilité aux termes de l'article 3(1)(b) ne peut être retenue sur ce fondement. La demanderesse n'a pas démontré qu'à l'époque où la carte a été publiée, les sondages et les couleurs indicatrices des profondeurs sur la carte n'étaient pas exacts. La défenderesse n'avait aucune obligation de rechercher les obstacles et de les signaler soit par des modifications à la carte, soit dans des avis aux navigateurs, car il s'agissait d'un chenal naturel. Se borner à publier deux avis aux navigateurs relatifs aux deux sondages ponctuels effectués au nord de l'alignement, qui continuait d'être recommandé, était trompeur et équivalait à une indication fautive. L'indication fautive, quoiqu'il y ait eu négligence, a été faite de bonne foi: il n'y avait aucune intention de tromper. L'indication avait une fin publique et était destinée au public en général ou, à tout le

representations, there is no need for the existence of any greater particular or special relationship between the person making them and the person relying on them for a duty to take care to arise. In addition where the safety of many lives and serious damage to property might be at stake, and the breach of duty may thus result in very serious consequences, the degree of care must be correspondingly high. However, the Crown's liability is strictly statutory and is limited to the terms of the statute creating liability. It is only section 3(1)(a) of the *Crown Liability Act* which can apply to the issue of misrepresentation. The conditions under which a Crown servant can be held personally liable to a third person for failure to act in the course of duty to the Crown require that there be intended to be created a direct relation between the servant and the third person. There does not exist any "direct relationship" between the plaintiff and servants of the Crown who neglected to perform their duty. None of the servants engaged in either taking the soundings, preparing the surveys or reports and, finally the notices to mariners were servants of the Crown who were in the course of their duties required to deal with the public. Their duties were all exclusively owed to the Crown.

*Cleveland-Cliffs Steamship Co. v. The Queen* [1957] S.C.R. 810, applied. *Grossman v. The King* [1952] 1 S.C.R. 571, distinguished. *Candler v. Crane, Christmas & Co.* [1951] 2 K.B. 164, distinguished. *Hedley Byrne & Co. Ltd. v. Heller & Partners Ltd.* [1964] A.C. 465, distinguished. *Workington Harbour and Dock Board v. Towerfield (Owners)* [1951] A.C. 112 (H.L.), distinguished. *Haig v. Bamford* (1977) 72 D.L.R. (3d) 68, distinguished. *The Stoomvaart Maatschappij Nederland v. The Directors, &c., of The Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.* (1880) 5 App. Cas. 876, agreed with. *The Grit* [1924] P. 246, referred to. "*The Mersey Docks and Harbour Board*" *Trustees v. Gibbs* (1866) L.R. 1 H.L. 93, referred to. *R. v. Canada SS. Lines, Ltd.* [1927] 1 D.L.R. 991, referred to. *R. v. Hochelaga Shipping & Towing Co. Ltd.* [1940] S.C.R. 153, referred to. *Hendricks v. The Queen* [1970] S.C.R. 237, referred to. *St. Just Steam Ship Co., Ltd. v. Hartlepool Port & Harbour Commissioners* (1929) 34 Ll. L. Rep. 344, referred to. "*Neptun*" (*Owners*) *v. Humber Conservancy Board* (1937) 59 Ll. L. Rep. 158, referred to. *Kommanvittelskapet Harwi v. M/V "Gerwi"* 1971 AMC 2435 (U.S.C.A.), referred to. *The Hamburg American Packet Co. v. The King* (1901) 7 Ex.C.R. 150, referred to. *Pacific Steam Navigation Co. ("Orita") v. Mersey Docks & Harbour Board* (1925) 22 Ll. L. Rep. 235, referred to. *Japan Line, Ltd. v. U.S.A.* 1976 AMC 355, referred to. *R. v. Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft* [1971] S.C.R. 849, referred to. *R. v. Canada Steamship Lines, Ltd.* [1927] S.C.R. 68, referred to. *The Owners of the Steamship Panagiotis Th. Coumantaros v. National Harbours Board* [1942] S.C.R. 450, referred to. *Meredith v. The Queen* [1955] Ex.C.R. 156, referred to. *Burton v. The Queen* [1954] Ex.C.R. 715, referred to. *R. v. Anthony* [1946] S.C.R. 569, referred to. *Magda v. The Queen* [1953] Ex.C.R. 22, referred to. *M'Alister (or Donoghue) (Pauper) v. Stevenson* [1932] A.C. 562, referred to.

ACTION.

moins, à une catégorie particulière de public, c'est-à-dire à l'ensemble des navigateurs, utilisateurs éventuels de la carte. Lorsque de telles indications publiques sont données à des fins publiques, et qu'on s'attend que les intéressés se fient à ces indications, il n'est pas nécessaire qu'existe une relation particulière ou spéciale entre celui qui les a faites et ceux qui s'y fient pour qu'il y ait obligation de prendre garde. En outre, lorsque de nombreuses vies sont en jeu, qu'il y a un risque sérieux de dommage aux biens et que l'inexécution de l'obligation peut avoir des conséquences fort graves, le degré de prudence à exercer doit, par conséquent, être élevé. Toutefois, la responsabilité de la Couronne est légale au sens étroit, et limitée aux termes de la loi qui la crée. L'article 3(1)a) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne* peut seul s'appliquer en matière d'indication fautive. Pour tenir personnellement responsable un préposé de la Couronne envers un tiers, pour manquement à l'exercice des fonctions qu'exige de lui la Couronne, il faut qu'on ait voulu créer un lien immédiat entre le préposé et le tiers. Il n'existe aucun «lien immédiat» entre la demanderesse et les préposés de la Couronne qui ont négligé d'exécuter leurs fonctions. Aucun des préposés ayant effectué les sondages, préparé les levés ou rédigé les rapports ou les avis aux navigateurs, n'était un préposé de la Couronne ayant, dans d l'exercice de ses fonctions, à traiter avec le public. Leurs obligations étaient exclusivement envers la Couronne.

Arrêt appliqué: *Cleveland-Cliffs Steamship Co. c. La Reine* [1957] R.C.S. 810. Distinction faite avec les arrêts: *Grossman c. Le Roi* [1952] 1 R.C.S. 571; *Candler c. Crane, Christmas & Co.* [1951] 2 K.B. 164; *Hedley Byrne & Co. Ltd. c. Heller & Partners Ltd.* [1964] A.C. 465; *Workington Harbour and Dock Board c. Towerfield (Owners)* [1951] A.C. 112 (C.L.); *Haig c. Bamford* (1977) 72 D.L.R. (3<sup>e</sup>) 68. Arrêt approuvé: *The Stoomvaart Maatschappij Nederland c. The Directors, &c., of The Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.* (1880) 5 App. Cas. 876. Arrêts mentionnés: *The Grit* [1924] P. 246; "*The Mersey Docks and Harbour Board*" *Trustees c. Gibbs* (1866) L.R. 1 H.L. 93; *R. c. Canada SS. Lines, Ltd.* [1927] 1 D.L.R. 991; *R. c. Hochelaga Shipping & Towing Co. Ltd.* [1940] R.C.S. 153; *Hendricks c. La Reine* [1970] R.C.S. 237; *St. Just Steam Ship Co., Ltd. c. Hartlepool Port & Harbour Commissioners* (1929) 34 Ll. L. Rep. 344; "*Neptun*" (*Owners*) *c. Humber Conservancy Board* (1937) 59 Ll. L. Rep. 158; *Kommanvittelskapet Harwi c. N.M. "Gerwi"* 1971 AMC 2435 (U.S.C.A.); *The Hamburg American Packet Co. c. Le Roi* (1901) 7 R.C.É. 150; *Pacific Steam Navigation Co. ("Orita") c. Mersey Docks & Harbour Board* (1925) 22 Ll. L. Rep. 235; *R. c. Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft* [1971] R.C.S. 849; *Japan Line, Ltd. c. U.S.A.* 1976 AMC 355; *R. c. Canada Steamship Lines, Ltd.* [1927] R.C.S. 68; *Les propriétaires du vapeur Panagiotis Th. Coumantaros c. Le Conseil des ports nationaux* [1942] R.C.S. 450; *Meredith c. La Reine* [1955] R.C.É. 156; *Burton c. La Reine* [1954] R.C.É. 715; *R. c. Anthony* [1946] R.C.S. 569; *Magda c. La Reine* [1953] R.C.É. 22; *M'Alister (or Donoghue) (Pauper) c. Stevenson* [1932] A.C. 562.

ACTION.

## COUNSEL:

*Pierre G. Côté and Johanne Gauthier* for plaintiff.  
*Derek Aylen, Q.C. and David Sgayias* for defendant. <sup>a</sup>

## SOLICITORS:

*Ogilvy, Renault, Montreal*, for plaintiff. <sup>b</sup>  
*Deputy Attorney General of Canada* for defendant.

*The following are the reasons for judgment rendered in English by* <sup>c</sup>

ADDY J.: This action was instituted by the owners of the oil tanker *Golden Robin* which suffered damage on striking bottom in the vicinity of the navigational channel leading to Port Dalhousie, New Brunswick, at the junction of the mouth of the Restigouche River and the open sea at Chaleur Bay. The tanker was at the time carrying 26,000 tons of bunker C-oil for delivery to the New Brunswick Power Corporation.

The claim is based mainly on allegations of improper positioning of a buoy, known as buoy 2½D, of incorrect and misleading information on chart 4426 issued by the defendant, and amended up to the date of the grounding in accordance with two notices to mariners, of failure to advise of hazards known to the defendant and also of failure to dredge or of improper dredging of the channel along a range of lights leading to the port.

The plaintiff relies on section 3(1)(a) and 3(1)(b) of the *Crown Liability Act*<sup>1</sup>. It claims, in other words, that the damage arose out of a tort committed by a servant of the Crown and also claims a breach of duty attaching to the ownership, occupation, possession or control of property.

<sup>1</sup> R.S.C. 1970, c. C-38.

## AVOCATS:

*Pierre G. Côté et Johanne Gauthier* pour la demanderesse.  
*Derek Aylen, c.r., et David Sgayias* pour la défenderesse.

## PROCUREURS:

*Ogilvy, Renault, Montréal*, pour la demanderesse.  
*Le sous-procureur général du Canada* pour la défenderesse.

*Voici les motifs du jugement rendus en français par* <sup>c</sup>

LE JUGE ADDY: L'action en l'espèce a été engagée par les propriétaires du navire-citerne *Golden Robin*, lequel a subi des avaries lorsqu'il toucha le fond dans les parages du chenal de navigation conduisant au port de Dalhousie, au Nouveau-Brunswick, à la jonction de l'embouchure de la rivière Restigouche et de la mer libre, dans la Baie des Chaleurs. Le navire-citerne transportait alors 26,000 tonnes de mazout de soute, catégorie C, destinées à la Corporation d'énergie électrique du Nouveau-Brunswick.

La demande est fondée principalement sur une prétendue mise en place incorrecte d'une bouée, dite bouée 2½D; sur des informations prétendues erronées et fausses que fournirait la carte marine 4426 publiée par la défenderesse et mise à jour, à la date de l'échouement, par deux avis aux navigateurs; sur le fait que la défenderesse n'a pas révélé les dangers dont elle avait connaissance et enfin sur le non-dragage ou sur le dragage incomplet du chenal le long d'un alignement, déterminé par des feux, menant au port.

La demanderesse fait valoir les articles 3(1)(a) et 3(1)(b) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*<sup>1</sup>. Elle prétend, en d'autres mots, que le dommage a été le fait d'un préposé de la Couronne et aussi qu'il y a eu inexécution d'une obligation découlant de la propriété, de l'occupation, de la possession ou de la garde d'un bien.

<sup>1</sup> S.R.C. 1970, c. C-38.

OBSERVATIONS AS TO SOME GENERAL FACTS\*

The grounding occurred at approximately 4:13 a.m. in the early morning of the 30th of September, 1974. The night was clear and visibility unlimited. The water was relatively calm and the wind was light westerly (i.e., 3 to 4 on the Beaufort scale). Captain Reid stated that "it was such a beautifully clear morning that you could see everything." For all practical purposes, the conditions can best be described as ideal.

The ship had been at anchor for a few hours, a short distance to the southeast of the entrance to the harbour awaiting the arrival of the pilot, since the approach was in a compulsory pilotage area. The pilot, one Mr. Fearon, came aboard and the ship remained at anchor for a short time awaiting proper conditions of tide, it being the intention to arrive at the entrance to the harbour at high tide and at dock side at high water slack. The ship proceeded from the anchorage toward the course of what will be described as range 260, being a navigational range of lights on a true bearing of 260° leading westerly from the open sea to the southeast into the narrow waters at the entrance to the harbour, immediately to the east of the dock. The proposed course, time and conditions of tide had been discussed to some extent with the pilot and agreed to by the Captain. The course from the anchorage to the wharf was not actually plotted on the chart.

The ship was, of course, under the immediate direction of the pilot, but Captain Reid, the master of the ship who, as such, had the ultimate responsibility for its safety, was on the bridge with the pilot at all times.

Directions as to speed and course were passed from the pilot to the Captain who relayed them as orders to the helmsman for course changes and to the first officer for control of the engine. The latter would convey the orders to the engine room officer in the normal way by signalling on the bridge telegraph and record the time and details of the

\* In order to orient the reader, a rough sketch not to scale is attached as Appendix "A".

OBSERVATIONS GÉNÉRALES\*

L'échouement a eu lieu à environ 4 h 13, au petit matin du 30 septembre 1974. La nuit était claire et la visibilité illimitée. L'eau était relativement calme et le vent léger (c.-à-d. de force 3 à 4 sur l'échelle de Beaufort) soufflait de l'ouest. Le capitaine Reid a dit que [TRADUCTION] «c'était un matin si beau et si clair que l'on pouvait tout apercevoir.» A toutes fins pratiques, on peut le mieux décrire les conditions météorologiques en les qualifiant d'idéales.

Le navire était au mouillage depuis quelques heures, à peu de distance de l'entrée sud-est du port, dans l'attente du pilote, car les approches du port constituent une zone de pilotage obligatoire. Le pilote, un certain Fearon, une fois à bord, le navire demeura quelque temps au mouillage, attendant la marée haute pour se présenter à l'entrée du port et arriver à quai à l'étable. Le navire quitta le mouillage pour suivre une route le long de ce qui sera décrit comme l'alignement 260, soit un alignement de feux au relèvement vrai de 260° conduisant vers l'ouest depuis la mer libre jusqu'au sud-est dans le goulet du port, immédiatement à l'est du quai. Après avoir discuté, dans une certaine mesure, de la route envisagée, de l'heure et des conditions de la marée avec le pilote, le capitaine se rangea à son avis. Mais la route à suivre depuis le mouillage jusqu'au quai ne fut pas tracée sur la carte.

Le navire était, bien entendu, sous l'autorité immédiate du pilote, mais le capitaine Reid, le commandant du navire, qui devait, en tant que tel, endosser la responsabilité ultime de sa sécurité, demeura tout le temps sur la passerelle près du pilote.

Le pilote donnait des directives sur la vitesse et le cap à suivre au capitaine qui donnait les ordres de changer de cap à l'homme de barre et au premier lieutenant responsable de la salle des machines. Ce dernier transmettait les ordres à l'officier mécanicien de la façon ordinaire, au moyen du transmetteur d'ordres, et notait le temps

\* Au profit du lecteur, un schéma grossier, non à l'échelle, est annexé en «A».

orders in the bridge movement book. As the helmsman was Spanish, there was also on the bridge an officer who was fluent in Spanish. He stood immediately behind the helmsman and ensured that the Captain's orders were understood and executed.

Several circumstances rendered the determination of the true factual situation in the case at bar more difficult than usual: the ship had been delivered to shipbreakers for scrap before the issues between the parties were fully raised, including an issue as to engine response. Many of the ship's original documents and logs were lost or mislaid and the pilot died before the date of trial. The parties and the Court were thus deprived of important evidence including the benefit of the *viva voce* examination of the pilot at trial. As the latter had previously been a party to the action and had been examined for discovery as such, a transcript of his examination was filed by consent as an exhibit to be used in evidence. It was understood as a condition of the filing that the discovery of the pilot was not to be considered as having been submitted by either of the two parties as an integral part of their cases. It was, however, to be considered as fully admissible evidence as to all issues before the Court, with each party remaining free to rely on, contradict or argue for or against any portion of that evidence.

Witnesses generally, even when genuinely attempting to be truthful and objective, if they are to err, are most likely to do so in the direction of their self-interest rather than against it. Since the pilot was a party to the action at the time of discovery, it makes eminent good sense, in my view, to examine any of the statements which might be considered as directly inculpatory as being more likely representative of the true state of affairs and, conversely, to scrutinize most carefully any exculpatory statements, especially since that evidence has not been subjected to the purifying process of cross-examination.

The ship had been proceeding in a westerly direction toward Dalhousie Harbour entrance when it suddenly sheered to port off a shoal which was situated on its starboard side near range 260. Corrective engine and rudder action were applied, but, before the sheer could be corrected, it continued diagonally across the channel where it

et les détails des ordres dans le carnet de passerelle. Comme l'homme de barre était espagnol, il y avait aussi sur la passerelle un officier parlant espagnol qui se tenait immédiatement derrière lui et s'assurait que les ordres du capitaine étaient bien compris et exécutés.

Plusieurs circonstances ont rendu l'établissement des faits dans l'espèce plus difficile que d'habitude: le bâtiment a été livré à la ferraille avant que la cause ne soit parfaitement en état et qu'on n'ait pu déterminer la vitesse de réponse des machines. Bon nombre de papiers et journaux de bord originaux ont été perdus ou égarés et le pilote est mort avant l'instruction. Les parties et la Cour ont donc été privées de preuves importantes et notamment du bénéfice de l'interrogatoire *viva voce* du pilote à l'instruction. Comme ce dernier avait antérieurement été partie à l'action et avait été interrogé au préalable, une transcription de son interrogatoire a été versée au dossier du consentement des parties. Il était entendu que l'interrogatoire ne devrait pas être considéré comme soumis par l'une ou l'autre des parties en tant qu'élément de leurs preuves. L'interrogatoire serait toutefois entièrement admissible relativement à tous les points en litige, chaque partie demeurant libre de l'invoquer, de le contredire ou d'argumenter dans le même sens ou dans un sens contraire.

Lorsque les témoins se trompent, même quand ils s'efforcent d'être véridiques et objectifs, c'est généralement dans le sens de leur intérêt plutôt que dans un sens contraire. Comme le pilote était partie à l'action à l'époque de l'interrogatoire préalable, le bon sens dicte, à mon avis, de considérer toute déclaration paraissant directement incriminante comme vraisemblablement conforme à la vérité et, inversement, de scruter avec le plus grand soin toute déclaration disculpatoire, d'autant plus que ce témoignage n'a pas été soumis au creuset du contre-interrogatoire.

Le navire faisait route vers l'ouest, vers l'entrée du port de Dalhousie, lorsque soudainement il embarda sur bâbord à cause d'un haut-fond situé par tribord près de l'alignement 260. On chercha à compenser l'embardeur par l'action de la machine et de la barre mais, avant qu'elle n'ait pu être corrigée, le bâtiment avait traversé le chenal en

struck a submerged rock off the shore of Dalhousie Island which, at the moment the sheer occurred, had been lying off the ship's port bow. All of the damage was caused by the rock which was never in fact located although efforts were made to do so.

As in most collision or grounding cases, the results turn on relatively small differences in time and variations in speed and distance. There is some difference in the evidence of Pilot Fearon and of Captain Reid as to the position of the *Golden Robin* with regard to the range line at the time the sheer first began. Both agree that it was on a course of 260°. Fearon states, however, that it was "nicely coming on the ranges" and almost dead centre on the ranges and that he was standing on the con position and "just about to give the order 'steady' when the sheer to port started" while Captain Reid, at the trial, stated that it had been proceeding parallel to the range approximately one ship's beam (i.e., some 82 feet) to the south. The Captain's evidence at trial as to the position of the ship at time of sheering does not agree with his evidence on discovery. At trial, he stated that the sheer occurred before they were abeam of buoy 2½D; on discovery, he had stated that the sheer began when a ship's length (i.e., some 600 feet) past the buoy. Furthermore, the Captain had never been to Port Dalhousie previously and he was not precise as to the approach course of the ship or as to the point where it grounded. His recollection on these matters were approximations only. He stated that he was indicating the course roughly and that it might not be accurate. I am more inclined to accept the evidence of the pilot on this matter since the latter was very familiar with the area and it would not be in his interest to place the ship on the range line rather than a short distance to the south.

It was admitted on the agreed statement of facts filed that soundings made by Canadian Hydrographic Surveys shown on field sheet No. 4575 accurately represent the configuration of the bottom of the approach to Dalhousie Harbour at

diagonale et heurté un écueil submergé près de la côte de l'Île Dalhousie qui, au moment de l'embarquée, se trouvait par bâbord avant. L'écueil, qui en fait n'a jamais été localisé, malgré tous les efforts entrepris en ce sens, est la cause de tous les dommages.

Comme dans la plupart des cas d'abordage ou d'échouement, la solution dépend de différences relativement petites dans les temps, dans les vitesses et dans les distances. Les témoignages du pilote Fearon et du capitaine Reid diffèrent quelque peu au sujet de la position du *Golden Robin* par rapport aux feux d'alignement au moment de l'embarquée. Tous deux sont d'accord pour dire que le navire faisait route au 260. Fearon dit cependant que le navire [TRADUCTION] «arrivait bien à l'alignement» et était pour ainsi dire parfaitement centré sur l'alignement et qu'il se tenait en position de gouverner et [TRADUCTION] «allait donner l'ordre 'comme ça' lorsque le navire commença à embarquer sur bâbord»; tandis que d'après ce qu'a dit le capitaine Reid, au procès, le navire aurait suivi une route parallèle à l'alignement à une largeur de navire environ (c.-à-d. quelque 82 pieds) au sud. Le témoignage du capitaine à l'instruction relatif à la position du navire au moment de l'embarquée diffère de sa déposition lors de l'interrogatoire préalable. A l'instruction, il déclara que l'embarquée s'était produite avant qu'ils arrivent par le travers de la bouée 2½D; lors de l'interrogatoire préalable, il avait affirmé que l'embarquée s'était produite une longueur de navire (c.-à-d. quelque 600 pieds) après la bouée. De plus, le capitaine n'était jamais venu au port de Dalhousie auparavant et a été fort imprécis quant à la route d'approche suivie par le navire et quant au point où il a touché. Ses souvenirs à ce sujet étaient vagues. Il se bornait à indiquer la route suivie en gros; elle pouvait ne pas être exacte. Je suis donc plus enclin à accepter le témoignage du pilote à ce sujet puisque ce dernier connaissait fort bien le secteur et qu'il ne serait pas dans son intérêt de placer le navire sur l'alignement plutôt que légèrement plus au sud.

Il est reconnu dans l'exposé conjoint des faits versé au dossier que les sondages effectués par les Services de levés hydrographiques du Canada et reportés sur la feuille d'opération n° 4575 représentent fidèlement la configuration du fond des appro-

the time the survey was carried out, between the 12th and the 31st of October, 1974, that is, within the few weeks immediately following the accident: as a result, I find that this, for all practical purposes, would also have represented the configuration of the bottom on the date of the accident as there is nothing to indicate why any substantial change could have taken place in the matter of a few weeks.

From an examination of the results of that survey, it is clear that the shoal had not been completely removed and that part of it still existed to the north of the range line, on the range and for a few feet to the south of it.

From the evidence which at times is somewhat contradictory, the following conclusions of fact emerge as to the position, course and speed of the ship immediately previous to, up to and including the moment when the *Golden Robin* struck a rock or rocks along the northeasterly shore of Dalhousie Island. The *Golden Robin* sheered off the remainder of a shoal or formation of shoals, the 26-foot contour part of which had previously extended some short distance, that is some 25 feet or so south of the range line. The sheering occurred in the vicinity of and apparently immediately to the south of buoy 2½D as it was then situated. The ship was moving toward the mouth of the harbour on a 260° course at the time and was either directly centred on or very close to the course of the range line. There is no evidence that the ship actually struck any part of the shoal and I find as a fact that it did not, but that the sheering was due entirely to what is known as bank action which results from changes in pressure against the side and bottom of any ship immediately approaching or passing in the immediate vicinity of a bank or shoal. Bank action causes the stern of the vessel to move in toward the obstacle and the bow to swing out and away from it.

The ship travelled something in the range of 1,300 to 1,400 feet from the point of sheer to the point where it struck bottom. The obstacle did not cause the ship to stop but it continued on its way into port and tied up at Dalhousie Wharf.

#### CROWN LIABILITY IN TORT

Different departments of government bear responsibility for different operations, works and

ches du port de Dalhousie au moment où le levé fut effectué, soit entre les 12 et 31 octobre 1974, c'est-à-dire dans les semaines qui suivirent l'accident: en conséquence, j'estime qu'à toutes fins pratiques, ils représentent aussi la configuration du fond au moment de l'accident car il n'y a rien qui permette de croire qu'un changement important aurait pu se produire en quelques semaines.

De l'examen des résultats de ce levé, il ressort clairement que le haut-fond n'avait pas entièrement été dragué, qu'il existait toujours, en partie, au nord de l'alignement, sur l'alignement et même qu'il se prolongeait de quelques pieds au sud de celui-ci.

De la preuve administrée, laquelle est parfois contradictoire, les conclusions de fait suivantes peuvent être tirées quant à la position, à la route suivie et à la vitesse du *Golden Robin* immédiatement avant le moment et au moment où il toucha le ou les écueils le long de la rive nord-est de l'Île Dalhousie. Le *Golden Robin* embarda sur ce qui restait du haut-fond ou de la formation de hauts-fonds dont le contour, soit l'isobathe de 26 pieds, s'étendait auparavant, sur une courte distance, soit quelque 25 pieds, au sud de l'alignement. L'embarquée se produisit dans les parages et selon toute apparence, immédiatement au sud de l'endroit où la bouée 2½D était alors située. Le navire faisait route vers l'entrée du port, cap au 260 et se trouvait soit directement sur l'alignement, soit fort près de celui-ci. Il n'y aucune preuve qu'il ait effectivement touché le haut-fond et je tiens pour avéré que ce ne fut pas le cas, mais que l'embarquée résulta entièrement de ce qu'on appelle la réaction de l'eau sur le haut-fond, due aux changements de pression sur la muraille et le fond de tout bâtiment approchant d'un banc ou d'un haut-fond ou passant au-dessus. A cause de cette réaction, l'arrière du bâtiment fut déplacé vers l'obstacle alors que la proue en était brutalement écartée.

Le navire parcourut quelque 1,300 à 1,400 pieds depuis le point de l'embarquée jusqu'au point où il toucha. L'obstacle ne l'immobilisa pas; il poursuivit sa route, entra dans le port et s'amarra au quai de Dalhousie.

#### LA RESPONSABILITÉ DÉLICTUELLE DE LA COURONNE

Plusieurs ministères assument la responsabilité de différents ouvrages, services et opérations que

services on which this action is founded, aids to navigation being the responsibility of the Minister of Transport, construction and maintenance of public works pertaining to navigation, such as dredging of ship channels, being shared by the Departments of Transport and of Public Works and hydrographic surveys which, in 1974, were the responsibility of the Department of Environment being now carried out by the Department of Fisheries and Oceans.

These responsibilities are assigned by various statutes but, in my view, nothing turns on this in so far as the case at bar is concerned, as each department involved is but part of the administrative organization of the defendant, for the operations of which the defendant ultimately will be held responsible, where responsibility exists at law for the act or omission in issue.

The present action is founded in tort. The liability of the Crown in this area is now contained in the *Crown Liability Act*. The two pertinent provisions of that Act on which responsibility in tort may rest read as follows:

3. (1) The Crown is liable in tort for the damages for which, if it were a private person of full age and capacity, it would be liable

(a) in respect of a tort committed by a servant of the Crown, or

(b) in respect of a breach of duty attaching to the ownership, occupation, possession or control of property.

Section 4(2) is also quite important. It reads as follows:

4. ...

(2) No proceedings lie against the Crown by virtue of paragraph 3(1)(a) in respect of any act or omission of a servant of the Crown unless the act or omission would apart from the provisions of this Act have given rise to a cause of action in tort against that servant or his personal representative.

Section 3(1)(a), of course, refers to vicarious liability and section 3(1)(b) refers to liability as an owner, occupier or person in possession or in control of property.

It is most important, in my view, when considering the leading cases in England on the subject, to bear in mind that there are some differences in the law on which responsibility of the Crown may be

visé l'action en cause: les aides à la navigation relèvent du ministère des Transports, la construction et l'entretien des travaux publics relatifs à la navigation, comme le dragage des chenaux de navigation, relèvent à la fois des ministères des Transports et des Travaux publics, et les levés hydrographiques qui, en 1974, incombaient au ministère de l'Environnement, sont aujourd'hui du ressort du ministère des Pêches et des Océans.

Diverses lois délimitent ces responsabilités mais, à mon avis, cela n'a aucune importance en l'espèce puisque chaque ministère intéressé n'est qu'un élément de l'organisation administrative de la défenderesse, pour les activités de laquelle celle-ci sera, en dernier ressort, tenue responsable, lorsqu'il y a responsabilité en droit pour le fait ou l'omission en cause.

L'action est délictuelle. La responsabilité de la Couronne dans ce cas est prévue par la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*. Voici les deux dispositions de cette Loi sur lesquelles peut se fonder sa responsabilité délictuelle:

3. (1) La Couronne est responsable des dommages dont elle serait responsable, si elle était un particulier majeur et capable,

a) à l'égard d'un délit civil commis par un préposé de la Couronne, ou

b) à l'égard d'un manquement au devoir afférent à la propriété, l'occupation, la possession ou la garde d'un bien.

L'article 4(2) est lui aussi fort important; le voici:

4. ...

(2) On ne peut exercer de recours contre la Couronne, en vertu de l'alinéa 3(1)a), à l'égard d'un acte ou d'une omission d'un préposé de la Couronne, sauf si, indépendamment de la présente loi, l'acte ou l'omission eût donné ouverture à une poursuite en responsabilité délictuelle contre ce préposé ou sa succession.

L'article 3(1)a), bien entendu, vise la responsabilité pour le fait d'un préposé et l'article 3(1)b), la responsabilité en tant que propriétaire, occupant, possesseur ou gardien d'un bien.

Il importe au plus haut point à mon avis, lorsqu'on étudie les arrêts de principe anglais à ce sujet, de se rappeler qu'il existe des différences, en droit, sur ce qui fonde la responsabilité de la

founded. In addition to differences in the wording of certain statutes, England, unlike Canada, operates under a unitary system of senior government and actual ownership, possession and control of all bottoms of lakes, rivers and other such waters are, originally in any event, vested in the same Crown. In certain cases, public authorities and boards other than the Crown itself were involved as being in possession and control and it is not always clear whether the immunity normally attaching to the Crown applied or whether, if it did apply, it was in fact subject to the same terms and conditions as those mentioned in section 3(1)(a) of our *Crown Liability Act* or under terms similar to section 3(1)(b) or both.

It is equally important to bear in mind, in the case of Canadian decisions that, previous to the 14th of May, 1953, the liability of the Crown now found in section 3(1)(a) was founded on section 18(1)(c) (formerly 19(c)) of the *Exchequer Court Act*<sup>2</sup>, the wording of which was the same as section 3(1)(a) but that section 3(1)(b) itself was not proclaimed in force until the 15th of November 1954. All Canadian decisions affecting rights which arose previous to the 15th of November 1954, at which time liability other than strict vicarious liability for tort was first created by statute, must therefore be read with this in mind. A typical example of such cases is the decision of the Supreme Court of Canada in *The Cleveland-Cliffs Steamship Co. v. The Queen*<sup>3</sup>. The grounding of the ship in that case occurred in August 1953 at which time section 3(1)(a) was in force but section 3(1)(b) had not yet been proclaimed and the question of whether the misplaced buoy was property within the meaning of that section never arose.

#### NEGLIGENCE OF THE DEFENDANT

In all claims founded on tort, in order that there may be a right of recovery, there must exist a duty of care owed by the defendant to the plaintiff.

<sup>2</sup> R.S.C. 1970, c. E-11.

<sup>3</sup> [1957] S.C.R. 810.

Couronne. Outre les différences dans les textes de certaines lois, l'Angleterre, contrairement au Canada, a un système unitaire de gouvernement suprême et la propriété, la possession et la garde des fonds des lacs, rivières et autres étendues d'eau, initialement à tout le moins, sont dévolues à la même Couronne. Il arrive que certaines autorités publiques et commissions autres que la Couronne elle-même aient cette possession ou cette garde, aussi ne peut-on pas toujours clairement dire si l'immunité normalement rattachée à la Couronne s'applique ou non, ou même lorsqu'elle s'applique, si c'est sous réserve des mêmes conditions que celles prévues à l'article 3(1)(a) de notre *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, de conditions similaires à celles prévues par l'article 3(1)(b), ou de toutes ces conditions.

Il est également important de se rappeler, dans le cas des précédents canadiens, qu'antérieurement au 14 mai 1953, la responsabilité de la Couronne fondée aujourd'hui sur l'article 3(1)(a) reposait alors sur l'article 18(1)(c) (antérieurement l'article 19(1)(c)) de la *Loi sur la Cour de l'Échiquier*<sup>2</sup> dont le libellé correspondait à l'article 3(1)(a) et que l'article 3(1)(b) ne fut proclamé en vigueur que le 15 novembre 1954. Toutes les décisions canadiennes influant sur des droits antérieurs au 15 novembre 1954, époque à laquelle la responsabilité autre que la stricte responsabilité délictuelle pour le fait des préposés fut pour la première fois instaurée par législation, doivent par conséquent être considérées en ayant cela à l'esprit. L'arrêt de la Cour suprême du Canada dans *The Cleveland-Cliffs Steamship Co. c. La Reine*<sup>3</sup> est un exemple typique de ces affaires. Le navire dans cette espèce s'était échoué en août 1953, époque à laquelle l'article 3(1)(a) était en vigueur alors que l'article 3(1)(b) n'avait pas été encore proclamé; en conséquence, la question de considérer ou non la bouée déplacée comme un bien au sens de cet article ne s'était jamais posée.

#### LA NÉGLIGENCE DE LA DÉFENDERESSE

Dans toutes les demandes fondées sur un délit, pour qu'il y ait droit à indemnisation, il doit y avoir une obligation de diligence de la part de la défenderesse envers la demanderesse.

<sup>2</sup> S.R.C. 1970, c. E-11.

<sup>3</sup> [1957] R.C.S. 810.

(a) Dredging

Dealing first with the question of responsibility for dredging of channels, it is of paramount importance to distinguish between man-made or dredged channels and natural channels. In so far as the former are concerned, in addition to a vicarious liability which might arise under section 3(1)(a), a direct liability under section 3(1)(b) may well arise as a result of a duty owed to the persons using the channels in the same manner as the duty owed to persons using wharves, docks and all other such public works. There are many cases which deal with the general duty to take all reasonable steps to maintain wharves, docks and other such works in a reasonably safe condition and to issue or post proper warnings of any particular known hazard or danger pertaining thereto. (See *The Grit*<sup>4</sup>; *«The Mersey Docks and Harbour Board» Trustees v. Gibbs*<sup>5</sup>; *The King v. Canada SS. Lines, Ltd.*<sup>6</sup>; *The King v. Hochelaga Shipping & Towing Company Ltd.*<sup>7</sup>; and *Hendricks v. The Queen*<sup>8</sup>.) The cases touching upon the duty to maintain man-made channels or natural channels which are held out as being dredged or maintained to a certain depth are based on identical principles. (See *St. Just Steam Ship Company, Ltd. v. Hartlepool Port & Harbour Commissioners*<sup>9</sup>; *«Neptun» (Owners) v. Humber Conservancy Board*<sup>10</sup>; *Kommanvittelskapet Harwi v. M/V «Gerwi»*<sup>11</sup>; *Japan Line, Ltd. v. U.S.A.*<sup>12</sup>; *The Hamburg American Packet Company v. The King*<sup>13</sup>; *Pacific Steam Navigation Co. («Orita») v. Mersey Docks & Harbour Board*<sup>14</sup>; *Workington Harbour and Dock Board v. Towerfield (Owners)*<sup>15</sup>; and *The Queen v. Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft*<sup>16</sup>.) There exists in such circumstances no doubt about the duty to maintain. Although in the case of *The Owners of the Steamship Panagi-*

<sup>4</sup> [1924] P. 246.<sup>5</sup> (1866) L.R. 1 H.L. 93.<sup>6</sup> [1927] 1 D.L.R. 991.<sup>7</sup> [1940] S.C.R. 153.<sup>8</sup> [1970] S.C.R. 237.<sup>9</sup> (1929) 34 Ll. L. Rep. 344.<sup>10</sup> (1937) 59 Ll. L. Rep. 158.<sup>11</sup> 1971 AMC 2435 (U.S.C.A.).<sup>12</sup> 1976 AMC 355.<sup>13</sup> (1901) 7 Ex.C.R. 150.<sup>14</sup> (1925) 22 Ll. L. Rep. 235.<sup>15</sup> [1951] A.C. 112 (H.L.).<sup>16</sup> [1971] S.C.R. 849.a) Le dragage

Il sera d'abord traité de la responsabilité pour le dragage des chenaux, où il est d'importance primordiale de distinguer entre les canaux, créés par l'homme, et les chenaux naturels. Pour ce qui est des premiers, outre la responsabilité pour le fait des préposés sur le fondement de l'article 3(1)a), il peut y avoir responsabilité directe sur le fondement de l'article 3(1)b) par suite de l'existence d'une obligation envers les usagers du canal, comme il y en a une envers les usagers des quais, bassins et autres ouvrages publics de ce genre. De nombreuses affaires traitent de l'obligation générale de prendre toutes les mesures raisonnables pour maintenir les quais, bassins et autres ouvrages de ce genre suffisamment en bon état et de publier ou de placer les avertissements appropriés lorsqu'ils présentent quelque danger connu. (Voir *The Grit*<sup>4</sup>; *«The Mersey Docks and Harbour Board» Trustees c. Gibbs*<sup>5</sup>; *Le Roi c. Canada SS. Lines, Ltd.*<sup>6</sup>; *Le Roi c. Hochelaga Shipping & Towing Company Ltd.*<sup>7</sup>; et *Hendricks c. La Reine*<sup>8</sup>.) Les affaires relatives à l'obligation d'entretenir les canaux, créés par l'homme, ou les chenaux naturels dont on annonce qu'ils ont été dragués et sont maintenus à une certaine profondeur, sont fondées sur des principes identiques. (Voir *St. Just Steam Ship Company, Ltd. c. Hartlepool Port & Harbour Commissioners*<sup>9</sup>; *«Neptun» (Owners) c. Humber Conservancy Board*<sup>10</sup>; *Kommanvittelskapet Harwi c. N.M. «Gerwi»*<sup>11</sup>; *Japan Line, Ltd. c. U.S.A.*<sup>12</sup>; *The Hamburg American Packet Company c. Le Roi*<sup>13</sup>; *Pacific Steam Navigation Co. («Orita») c. Mersey Docks & Harbour Board*<sup>14</sup>; *Workington Harbour and Dock Board c. Towerfield (Owners)*<sup>15</sup>; et *La Reine c. Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft*<sup>16</sup>.) Il n'existe en ce cas aucun doute quant à l'obligation d'entretien.

<sup>4</sup> [1924] P. 246.<sup>5</sup> (1866) L.R. 1 H.L. 93.<sup>6</sup> [1927] 1 D.L.R. 991.<sup>7</sup> [1940] R.C.S. 153.<sup>8</sup> [1970] R.C.S. 237.<sup>9</sup> (1929) 34 Ll. L. Rep. 344.<sup>10</sup> (1937) 59 Ll. L. Rep. 158.<sup>11</sup> 1971 AMC 2435 (U.S.C.A.).<sup>12</sup> 1976 AMC 355.<sup>13</sup> (1901) 7 R.C.É. 150.<sup>14</sup> (1925) 22 Ll. L. Rep. 235.<sup>15</sup> [1951] A.C. 112 (C.L.).<sup>16</sup> [1971] R.C.S. 849.

*otis Th. Coumantaros v. National Harbours Board*<sup>17</sup>, the Board was held not to be liable for failure to remove an obstruction, it was not on the basis that there existed no duty to maintain but rather because, at the time of the accident, the work was not under its control as it was being done by the Department of Marine. The above cases establish, however, that the duty to maintain a dredged channel is not an absolute or permanent one: the duty will no longer exist where proper warnings have been issued or advice communicated to the effect that a channel is no longer being maintained or dredged.

In so far as natural channels are concerned, however, there exists no duty to sweep away obstructions whether natural or otherwise from any shore or river unless there has been some representation to the effect that the duty has been assumed in some manner.

The facts in the case at bar establish that it was a natural channel and that no dredging had been done until a few weeks before the accident when work commenced pursuant to a contract given with a view to removing the shoals in the vicinity of the range line. There is some conflict as to where the dredging was actually carried out. I find, as a fact, that the predredging survey carried out by one Hamilton in the spring of 1974 covered an area immediately to the north of and excluding the range line. The dredging itself was probably carried out in that general area with possibly some on the range line.

The mere act of dredging or of attempting to remove any obstruction, natural or otherwise, from a natural channel, without more, does not of itself constitute a public work, the nature of which would render the defendant either the owner of, in occupation of, in possession of or in control of a natural channel within the meaning of section 3(1)(b) of the *Crown Liability Act*. It would be quite a different state of affairs if, following the work, the area would be held out by the defendant as being dredged or maintained to a specific depth or if it were stated that whatever obstacles were there had now been removed and that further

Quoique dans l'arrêt *Les propriétaires du vapeur Panagiotis Th. Coumantaros c. Le Conseil des ports nationaux*<sup>17</sup>, on ait jugé que le Conseil n'était pas responsable de n'avoir pas enlevé une obstruction, ce ne fut pas parce qu'il n'existait aucune obligation d'entretien, mais plutôt parce qu'au moment de l'accident, l'ouvrage n'était pas sous son contrôle, les travaux étant effectués par le ministère de la Marine. La jurisprudence ci-dessus établit toutefois que l'obligation d'entretenir un chenal dragué n'est ni absolue ni permanente: l'obligation n'existe plus lorsque les avertissements appropriés ou un avis ont été donnés déclarant que le chenal n'est plus entretenu ni dragué.

Pour ce qui est des chenaux naturels toutefois, il n'existe aucune obligation d'enlever les obstructions, naturelles ou non, des rives ou des cours d'eau à moins qu'on n'ait laissé entendre que cette obligation avait été assumée.

Les faits de l'espèce établissent qu'il s'agissait d'un chenal naturel et qu'aucun dragage n'avait été effectué si ce n'est quelques semaines avant l'accident lorsque des travaux furent entrepris conformément à un contrat pour la suppression des hauts-fonds dans les parages de l'alignement. Le lieu du dragage est encore controversé. Je constate qu'en fait le levé en prévision du dragage effectué par un certain Hamilton au printemps 1974 couvrait un secteur s'étendant immédiatement au nord de l'alignement, sans comprendre celui-ci. Le dragage lui-même fut probablement effectué dans ce secteur en général et peut-être aussi en partie sur l'alignement.

Le fait pur et simple de draguer ou de tenter d'enlever quelque obstruction naturelle ou non d'un chenal naturel, sans plus, n'en fait pas en soi un ouvrage public de nature à rendre la défenderesse soit propriétaire, soit occupant, soit possesseur ou gardien au sens de l'article 3(1)(b) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*. Ce serait fort différent si, une fois les travaux effectués, la défenderesse annonçait que le secteur a été dragué et sera maintenu à une profondeur spécifiée ou s'il était dit que tout obstacle a maintenant été enlevé et qu'on remédiera à toute détérioration future. A mon avis, la défenderesse exercerait alors sur le

<sup>17</sup> [1942] S.C.R. 450.

<sup>17</sup> [1942] R.C.S. 450.

adverse changes in the area would be controlled. In my view, it would then become a channel over which the defendant would be exercising sufficient occupation or control to bring into play the provisions of section 3(1)(b). The mere act of dredging or the mere fact that a contract has been let by the Crown to a dredging contractor for dredging to a certain depth, does not constitute a representation by the Crown to the public, that the bottom has in fact been or will be dredged to the depth stipulated in the contract. In any event, the public work, even if there was one sufficient to bring the area within the scope of section 3(1)(b), would not be considered as having been completed until the post-dredging survey had been made, which was not the case here. Finally, there was no representation whatsoever that the shoals had been successfully removed.

Since the defendant cannot on the facts of this case be held liable under section 3(1)(b) in so far as the dredging is concerned, any liability covering this activity would have to be founded on section 3(1)(a). On this issue, there exists no duty at law on the part of any servant of the defendant, or of the defendant itself, through any of its servants to remove obstacles to navigation in areas not required to be maintained. There is no requirement at law to maintain natural channels. Since there exists no specific duty to perform, there can be no liability for negligence in the performance of the task to which the duty would relate unless the negligent actions create a more dangerous situation than previously existed and the damage is occasioned as a result of that increased hazard. In addition to this, it has been held in accordance with section 4(2) of the *Crown Liability Act*, and also previous to that enactment, that the Crown cannot be held liable under section 3(1)(a) unless its servant could have been sued personally, by the person claiming against the Crown, for the negligence relating to the act or the omission complained of.

The statement of the law by Rand J. in *The Cleveland-Cliffs Steamship Co. v. The Queen*, *supra*, at pages 814 and 815 of the report is very topical.

Assuming that the centre red buoy was outside the easterly channel line, there is nothing to show when or how it reached

chenal une occupation ou un contrôle suffisant pour faire jouer les dispositions de l'article 3(1)(b). Le simple fait de draguer ou qu'un contrat soit intervenu entre la Couronne et une entreprise pour un dragage à une certaine profondeur ne constitue pas une annonce de la Couronne au public que le fond a effectivement été ou sera dragué à la profondeur stipulée. De toute façon, ces travaux publics, même s'ils étaient suffisants pour que le secteur relève de l'article 3(1)(b), ne seraient pas considérés comme terminés tant que le levé de vérification de dragage n'aurait pas été fait, ce qui ne fut pas le cas en l'espèce. Enfin, on n'a nullement laissé entendre qu'on était parvenu à supprimer les hauts-fonds.

Puisque les faits de l'espèce ne permettent pas de tenir la défenderesse responsable sur le fondement de l'article 3(1)(b) pour ce qui est du dragage, toute responsabilité reliée à cette activité doit être fondée sur l'article 3(1)(a). A ce sujet, il n'existe aucune obligation en droit imposée à quelque préposé de la défenderesse, ou à la défenderesse elle-même, par l'action de ses préposés, d'enlever les obstacles à la navigation dans des secteurs qui ne doivent pas être entretenus. Rien n'oblige en droit d'entretenir les chenaux naturels. Comme il n'existe aucune obligation expresse de faire quelque chose, il ne peut y avoir aucune responsabilité pour inexécution de la tâche reliée à l'obligation à moins que des actes de négligence n'aboutissent à créer une situation plus dangereuse que celle qui existait auparavant et que de ce danger accru un dommage en résulte. En outre, il a été jugé, conformément à l'article 4(2) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, et aussi antérieurement à cette législation, que la Couronne ne peut être tenue responsable sur le fondement de l'article 3(1)(a) à moins que celui qui agit contre la Couronne n'ait eu un recours contre le préposé pour négligence relativement à l'acte ou à l'omission dont on se plaint.

L'énoncé du droit que fait le juge Rand dans l'arrêt *The Cleveland-Cliffs Steamship Co. c. La Reine*, précité, aux pages 814 et 815 du recueil, est on ne peut plus d'actualité:

[TRADUCTION] Si on suppose que le centre de la bouée rouge se trouvait à l'extérieur de la ligne est du chenal, rien ne nous

that position. Nor have there been shown any circumstances that could possibly lead to a cause of action against any servant of the Crown. The administration of navigation aids depends on the action by Parliament in voting money. But apart from that, the conditions under which a Crown servant can be held personally liable to a third person for failure to act in the course of duty to the Crown require that there be intended to be created, as a deduction from the facts, a direct relation between the servant and the third person. The primary duty of the Crown servants is to the Crown; and the circumstances in which the servant can, at the same time, come under a duty to a third person are extremely rare. The rule laid down in *Grossman v. The King* ([1952] 1 S.C.R. 571, [1952] 2 D.L.R. 241) is, as I interpret it, this: that the servant from the nature of his specific duty, a duty immediately related to action of the third person, is chargeable with knowledge that the latter, in his own conduct, is justifiably relying on the performance by the servant of that duty, and that the servant is chargeable with accepting the obligation toward the third person. In other words, between them a *de facto* relation of reliance and responsibility is contemplated. There are no such circumstances here. The government administration, as disclosed by the evidence, is of a general character, unrelated directly and immediately to any particular navigational work in these waters and with no acceptance by any of the public servants concerned of obligation toward the third person, nor any immediate reliance on the performance of individual duty related to the latter's use of a public work. Buoys are not warranted fixtures for navigation. Nothing has been shown of neglect in their original placement or of failure to discover their change of position. The "sweeping" and other work suggested to be done in the channel assumes a duty on the Crown, not on a servant. The placement and maintenance in position of these buoys is work under direction of a general character. As a public accommodation, their maintenance is, in relation to the individual servant, attended to only in the aspect of the duty to the employer. So far as the evidence shows, the direction and responsibility do not go beyond the departmental offices. The situation is not, then, one in which a personal liability is engaged by a Crown servant; and there being no basis for the claim against a servant, a prerequisite to a claim under s. 18(c) of the *Exchequer Court Act* against the Crown, the action on this ground must fail. It is not contended that a claim lies based on a duty owing by the Crown, and admittedly there is no such duty.

As the majority dismissed the appeal strictly on the facts, this might be considered *obiter*, but a similar statement of the law was made by Kerwin C.J. at page 813 of the same report. The strictly vicarious nature of the Crown's liability is also confirmed in the following cases: *Meredith v. The Queen*<sup>18</sup>; *Burton v. The Queen*<sup>19</sup>; *The King v. Anthony*<sup>20</sup>; and *Magda v. The Queen*<sup>21</sup>.

<sup>18</sup> [1955] Ex.C.R. 156.

<sup>19</sup> [1954] Ex.C.R. 715.

<sup>20</sup> [1946] S.C.R. 569.

<sup>21</sup> [1953] Ex.C.R. 22.

indique quand ni comment elle est arrivée à cet endroit. On n'a d'ailleurs établi aucun fait qui permette de poursuivre un préposé de la Couronne. L'administration des aides à la navigation dépend des crédits votés par le Parlement. Mais indépendamment de cela, pour qu'un préposé de la Couronne puisse être tenu personnellement responsable envers un tiers d'un manquement à ses devoirs envers la Couronne, les faits doivent permettre de conclure à l'intention de créer une relation directe entre le préposé et le tiers. Le premier devoir des préposés de la Couronne est envers celle-ci; et les circonstances dans lesquelles le préposé peut, en même temps, être tenu d'une obligation envers un tiers, sont extrêmement rares. La règle qu'a énoncée l'arrêt *Grossman c. Le Roi* ([1952] 1 R.C.S. 571, [1952] 2 D.L.R. 241) est, comme je l'interprète, celle-ci: le préposé, de par la nature de son obligation spécifique, c.-à-d. une obligation reliée à l'action du tiers, est censé savoir que ce dernier règle sa conduite en présumant l'exécution de cette obligation par le préposé, lequel est réputé avoir accepté l'obligation envers le tiers. En d'autres mots, entre eux, une relation *de facto* de responsabilité de l'un envers l'autre et de l'un se fiant à l'autre est envisagée. Ce n'est pas le cas en l'espèce. L'administration gouvernementale, comme le montre la preuve administrée, a un caractère général, sans lien direct ni immédiat avec quelque ouvrage particulier de navigation dans ces eaux et sans acceptation par un fonctionnaire visé quelconque d'une obligation envers le tiers ni croyance en l'exécution d'une obligation individuelle reliée à l'usage par ce dernier de l'ouvrage public. Les bouées ne sont pas des aides sûres pour la navigation. On n'a démontré aucune négligence lors de leur mise en place initiale ni constaté leur déplacement. Le «dragage» et les autres travaux qu'on a suggéré de faire dans le chenal présupposent une obligation de la Couronne, non une obligation imposée au préposé. Le placement de ces bouées et leur maintien en bonne place relèvent d'une directive de caractère général. En tant qu'aide fournie au public, leur entretien ne constitue, pour ce qui est du préposé individuel, qu'un aspect seulement d'une obligation envers l'employeur. La preuve démontre uniquement que les ordres à donner et la responsabilité ne dépassent pas le niveau des bureaux du Ministère. Il ne s'agit donc pas d'un cas où la responsabilité personnelle d'un préposé de la Couronne est engagée; et comme il n'y a aucun fondement permettant de poursuivre un préposé, une condition nécessaire pour agir contre la Couronne selon l'art. 18c) de la *Loi sur la Cour de l'Échiquier*, l'action, sur ce moyen, doit être déboutée. On ne prétend pas qu'il y ait un droit de réclamer fondé sur une obligation de la Couronne; il n'existe pas, reconnaît-on, d'obligation de ce genre.

La majorité rejeta l'appel en se fondant sur les faits uniquement, aussi ce qui précède peut être considéré comme *obiter*, mais le juge en chef Kerwin a rédigé un énoncé semblable du droit à la page 813 du même recueil. La nature strictement indirecte de la responsabilité de la Couronne est aussi confirmée dans les arrêts suivants: *Meredith c. La Reine*<sup>18</sup>; *Burton c. La Reine*<sup>19</sup>; *Le Roi c. Anthony*<sup>20</sup>; et *Magda c. La Reine*<sup>21</sup>.

<sup>18</sup> [1955] R.C.É. 156.

<sup>19</sup> [1954] R.C.É. 715.

<sup>20</sup> [1946] R.C.S. 569.

<sup>21</sup> [1953] R.C.É. 22.

As to the facts, in the first place the dredging was done by Vigneault Navigation Ltd., an independent contractor and not a servant of the Crown; secondly, it was done pursuant to a contract and any failure to remove all of the shoal was a failure to perform a contract in which the plaintiff had no interest whatsoever; thirdly, Vigneault Navigation Ltd. owed no duty to the plaintiff of proper performance of its contract with the Crown. I might add that, although all of the shoal was not removed from the range line, it appears from the predredging survey, as previously stated, that the contract itself might not have provided for the removal of the shoal on the actual range line and it has, therefore, not been established that the contractor was in actual breach of the terms of its contract by reason of any failure to dredge along the range line.

For the above reasons, I can find no liability toward the plaintiff for failure to remove all of the shoal or for the manner in which the dredging was carried out.

#### (b) Navigational Aids

The next matter concerns navigational aids. The only aids involved in any way were buoy 2½D, buoy 4, the 260° range lights and the lighthouse on Dalhousie Island. As to buoy 4, there is no issue: apparently it was at all times functioning and in its proper place. There is also no evidence that range line 260° was not properly installed or functioning as it should. I accept and agree with the evidence of Captain Boggild to the effect that the 260° range shown for part of its length as a solid line on the chart would not, in the context, indicate a recommended track for a ship of the size and draft of the *Golden Robin*, along which it might safely proceed. The Pilot Fearon stated that there was an understanding that they were to call Captain Ball of the Pilotage Authority with respect to any large ships, discuss the matter and decide whether or not they should be handled. As to the lighthouse, which had been changed somewhat since the chart was issued, there was not the slightest evidence that it was in any way relied on to navigate or determine the position of the ship at any time. On the contrary, the testimony of both the pilot and the Captain established that the night was so clear that all of the island was quite visible

Quant aux faits, premièrement, le dragage a été effectué par Vigneault Navigation Ltd., une entreprise indépendante, non par un préposé de la Couronne; deuxièmement, il a été effectué conformément à un contrat et, si le fait de n'avoir pas supprimé le haut-fond dans sa totalité peut constituer une inexécution du contrat, la demanderesse n'y a cependant aucun intérêt; troisièmement, Vigneault Navigation Ltd. n'avait aucune obligation envers la demanderesse d'exécuter son contrat avec la Couronne. Je pourrais ajouter, quoique le haut-fond n'ait pas été enlevé dans sa totalité aux abords de l'alignement, qu'il semble d'après le levé effectué en prévision du dragage, comme dit précédemment, que le contrat ne stipulait peut-être pas en soi qu'il devait y avoir suppression du haut-fond sous l'alignement; il n'a donc pas été établi que l'entrepreneur a effectivement rompu le contrat en ne draguant pas le long de l'alignement.

Pour les motifs ci-dessus donc, je ne constate aucune responsabilité envers la demanderesse pour la non-suppression totale du haut-fond ou pour la manière dont le dragage a été effectué.

#### b) Les aides à la navigation

La question suivante concerne les aides à la navigation. Les seules aides en question sont la bouée 2½D, la bouée 4, les feux de l'alignement 260 et le phare sur l'Île Dalhousie. Pour ce qui est de la bouée 4, il n'y a aucune contestation: apparemment elle fonctionnait et se trouvait au bon endroit. Il n'y a aucune preuve que les feux de l'alignement 260 n'aient pas été installés adéquatement ni n'aient fonctionné comme il le fallait. Je crois fondé le témoignage du capitaine Boggild lorsqu'il dit que l'alignement 260 représenté en partie sur la carte comme une ligne continue n'était pas, dans le contexte, une route recommandée et sûre pour un navire du tonnage et du tirant d'eau du *Golden Robin*. Selon le pilote Fearon, il était entendu qu'il devait s'adresser au capitaine Ball de l'Administration de pilotage dans le cas des navires de gros tonnage, discuter de la question et décider de les piloter ou non. Quant au phare, qui aurait été modifié depuis la publication de la carte, il n'y a pas la moindre preuve qu'on se soit guidé sur lui de quelque façon pour gouverner ou pour déterminer la position du navire, à quelque moment que ce soit. Au contraire, les témoignages et du pilote et du capitaine établissent que la nuit

and the ship was being guided in without any reference to the light.

Buoy 2½D was a quick flashing red spar buoy indicating a shoal on the starboard side of ships entering port. (The quick flashing characteristic indicates a "distinct cautionary emphasis.") I find that it was most difficult to maintain in place and was continually being dragged from its charted position by the tides and currents acting on lumber booms being floated on the Restigouche River. I find further, on the evidence of Fearon, that the pilots were fully aware of the difficulty of maintaining buoy 2½D in its charted position and never relied on it for navigational purposes, nor did Fearon, in fact rely on it that night. He so stated and added that, though he did not rely on the buoy, he believed that on that particular night it was on its charted position. The Captain also stated in his evidence that he only relied on the range lights and radar in so far as positioning the ship was concerned. Buoy 2½D was not relied on.

The publication entitled *Sailing Directions – Gulf and River St. Lawrence*, 1973 edition, published by Canadian Hydrographic Service is required to be read in conjunction with all charts issued by that service covering that region. It contains the following statement at page 5 under the heading "Buoys.—Caution.":

Mariners should not rely on buoys being in their charted positions at all times. Buoys should be regarded as aids to navigation and not as infallible navigation marks. The position of any buoy may not be as charted due to storm, ice, collision, or topographical features such as shoals, reefs, or ledges, that tend to render the buoy easily displaced. Masters should always navigate their vessels by bearings or angles on fixed shore objects and by soundings whenever possible, rather than by complete reliance on buoys.

I therefore conclude that no navigational aids were in fact relied on except the range lights and that these were in good condition, functioning properly and in their true position. Thus, no responsibility can attach to the defendant as to any aids.

était si claire, l'île entière étant parfaitement visible, qu'on a conduit le navire vers le port sans se guider sur ce feu.

<sup>a</sup> La bouée 2½D était une bouée-espar à feu scintillant indiquant un haut-fond par tribord pour les navires entrant dans le port. (Le feu scintillant signale de [TRADUCTION] «mettre l'accent sur la prudence».) Je constate qu'il était des plus difficile <sup>b</sup> de la maintenir en place et qu'elle était continuellement déplacée de la position indiquée sur les cartes par l'action des marées et des courants sur les estacades flottantes de la rivière Restigouche. Je constate en outre, vu le témoignage de Fearon, <sup>c</sup> que les pilotes étaient parfaitement au courant des difficultés éprouvées à maintenir la bouée 2½D dans la position indiquée sur les cartes, qu'ils ne s'y fiaient jamais et que Fearon, en fait, ne s'y est pas fié cette nuit-là. Il l'a affirmé, ajoutant que <sup>d</sup> bien qu'il ne se soit pas fié à la bouée, il pensait néanmoins que cette nuit-là elle se trouvait à sa place. Le capitaine a aussi dit dans son témoignage qu'il ne s'est fié qu'aux feux d'alignement et au radar pour déterminer la position de son navire. Il <sup>e</sup> ne s'est pas fié à la bouée 2½D.

<sup>f</sup> Le périodique intitulé *Instructions nautiques – Golfe et Fleuve St-Laurent*, édition 1973, publié par le Service hydrographique du Canada, doit être lu en se reportant aux cartes couvrant la région que publie ce service. Il comporte l'avertissement suivant à la page 5 sous la rubrique «Bouées.—Avertissement.»:

<sup>g</sup> Les navigateurs ne doivent pas s'attendre à trouver toujours les bouées aux positions indiquées sur les cartes. Les bouées devraient être considérées comme des aides de navigation, et non comme des marques infaillibles. Toute bouée peut être déplacée de sa position sur la carte par une tempête, la glace, <sup>h</sup> un heurt, ou du fait de particularités topographiques telles que hauts-fonds, récifs ou barres rocheuses qui tendent à faciliter le déplacement d'une bouée. Les capitaines devraient naviguer par relèvements ou angles d'amers, et en sondant chaque fois que la chose est possible, plutôt que de se fier complètement aux bouées.

<sup>i</sup> Je constate donc qu'on ne s'est nullement fié aux aides à la navigation, les feux d'alignement exceptés, et que ceux-ci étaient en bonne condition, <sup>j</sup> fonctionnaient normalement et étaient à leur place. Il s'ensuit qu'aucune responsabilité ne peut être imputée à la défenderesse quant à ces aides.

(c) Chart 4426 and Notices to Mariners

The plaintiff also claims that the chart was incorrect and misleading and that the defendant issued inaccurate or incomplete notices to mariners and, thus, failed to fully warn as it should, of known dangers which ultimately caused or contributed to the accident. Charts are representations of the nature, character and position of navigational aids as well as of the land and bottom configuration, depths and other features of both the shore and the sea bottom. The information given speaks, of course, as of the date of the last survey which is always indicated on the face of the chart. The last survey for the chart in issue was 1966, eight years previous to the accident. The previous surveys were taken in 1923 and 1964. In addition, a chart is to be read subject to all reservations shown on the chart itself and subject to any instructions, notices, cautions and other hydrographic and navigational information communicated in conjunction with, previous to or subsequent to the publication of the chart and which are required to be read with it.

All information contained on a chart is there primarily for navigational purposes. It is, therefore, addressed to mariners, that is, persons who are presumed to possess a working knowledge of seamanship, navigation and related subjects such as winds, tides and currents and who are, therefore, presumed to read and apply the information on the chart in the light of that expertise.

With regard to soundings, they are not a standing offer of depth, that is, they do not constitute guarantees that the depths shown will remain or be maintained, unless there is representation to that effect on the chart.

The mere preparation and issuing to the public of a navigational chart covering any particular area does not constitute the authority issuing same, an owner of, occupier of or in control or possession of the land or features represented by the chart and, therefore, no liability can be founded on section 3(1)(b) on that basis. On the other hand, as to any areas of the chart covering wharves, docks, locks, man-made or dredged channels and other such marine works, over which the Crown does have control or possession, any misrepresentation issued by or on behalf of the Crown

c) La carte 4426 et les avis aux navigateurs

La demanderesse prétend aussi que la carte était incorrecte et trompeuse et que la défenderesse a publié des avis aux navigateurs inexacts ou incomplets et qu'ainsi elle n'a pas entièrement signalé, comme elle aurait dû le faire, les dangers qu'elle connaissait et qui, finalement, causèrent l'accident ou y contribuèrent. Les cartes sont des représentations de la nature, du type et de la position des aides à la navigation, de la configuration des terres, du fond et des profondeurs de la mer et des autres particularités tant du littoral que du fond de la mer. Les renseignements fournis sont, bien entendu, ceux du dernier levé dont la date est toujours indiquée sur la carte. Le dernier levé pour la carte en cause remontait à 1966, soit à huit ans avant l'accident. Les levés antérieurs remontaient à 1923 et à 1964. En outre, il faut lire une carte en tenant compte de toutes les mentions de la carte elle-même et aussi sous réserve des instructions, avis, mises en garde et autres renseignements d'ordre hydrographique ou relatifs à la navigation communiqués en même temps que la carte, antérieurement ou subséquemment et dont il faut prendre connaissance.

Tous les renseignements que contient une carte ont pour fin première la navigation. Ils sont donc destinés aux marins, c'est-à-dire des personnes qui ont une connaissance pratique de la mer, de la navigation et d'autres matières connexes comme les vents, les courants et les marées; on présume donc qu'ils lisent les renseignements que fournit la carte et savent s'en servir.

Pour ce qui est des sondages, ils n'ont pas une valeur absolue; ils ne garantissent pas que les profondeurs indiquées demeureront ou seront maintenues telles à moins qu'il n'y ait une indication en ce sens sur la carte.

La simple préparation et publication d'une carte marine couvrant un secteur particulier ne fait pas de l'autorité qui la publie le propriétaire ni l'occupant, ni le possesseur ni le gardien des terres ou autres accidents géographiques que représente la carte et, en conséquence, aucune responsabilité aux termes de l'article 3(1)(b) ne peut être retenue sur ce fondement. Par contre, pour ce qui est des quais, bassins, écluses, chenaux dragués ou canaux creusés par l'homme et autres ouvrages de marine signalés sur la carte, que possède la Couronne ou dont elle a la garde, toute indication fautive

would, if damage resulted thereby, bring into play the provisions of section 3(1)(b). Such is obviously not the case here as the channel was a natural and not a man-made one. Thus, as to the present issue, there remains only section 3(1)(a) on which liability could be founded.

It was clearly stated by experts of the defendant and Captain Reid, as well as any other mariner or expert who was questioned on the point, that it is elementary knowledge among seamen, that charted depths are liable to constant change, especially in river estuaries with shoals of mud and sand. Furthermore, the publication *Sailing Directions – Gulf and River St. Lawrence*, 1973 edition, (to which I have previously referred) contains the following statement under heading "Accuracy of a chart" at page 4:

The chart represents general conditions at the time of surveys and on what has been reported to the Canadian Hydrographic Service, which does not necessarily portray present conditions.

Areas where sand or mud prevails, especially the entrances and approaches to bays and rivers exposed to strong tidal streams and heavy seas, are subject to continual change.

Section 4(1)(a) and the following cases *The Cleveland-Cliffs Steamship Co. v. The Queen*; *Meredith v. The Queen*; *The Grit*; and *Hendricks v. The Queen* to which I have already referred (see pages 157, 159 and 160 respectively) in dealing with the question of liability for dredging are quite pertinent.

From the law as expressed in that jurisprudence, it must be determined whether any servant of the Crown acted negligently in the performance of his duties as a servant of the Crown and in addition whether at law the servant could have been held liable to the plaintiff for that negligence. Should one of these two conditions not be fulfilled, then, the Crown will not be held liable.

Following an incident in May 1972, when the *Golden Falcon* lifted some three feet when coming in along the range line, the local pilots attempted to locate the high spot and could locate no shallower depth than thirty feet. Representations were

donnée par elle ou en son nom, s'il en résulte un dommage, fait entrer en jeu les dispositions de l'article 3(1)(b). Ce qui n'est manifestement pas le cas en l'espèce puisque le chenal était naturel et non l'œuvre de l'homme. Aussi, ce n'est que sur l'article 3(1)(a) que la responsabilité peut être fondée.

Les experts de la défenderesse et le capitaine Reid, ainsi que tous les autres marins et experts questionnés à ce sujet, ont clairement dit qu'il est bien connu dans les milieux maritimes que les profondeurs indiquées sur une carte sont constamment sujettes à changement, spécialement dans l'estuaire des fleuves, lesquels comportent des hauts-fonds de sable et de vase. En outre, la publication *Instructions nautiques – Golfe et Fleuve St-Laurent*, édition 1973, (à laquelle je me suis précédemment référé) comporte la mise en garde suivante à la rubrique «Précision d'une carte», à la page 4:

Les conditions générales que la carte représente sont celles qui existaient au moment des levés et celles qui ont été signalées au Service hydrographique canadien, mais pas nécessairement du moment présent.

Les zones où prédominent le sable et la vase, en particulier les entrées et les approches des baies et des rivières exposées aux forts courants de marée et à la grosse mer, sont sujettes à un changement continu.

L'article 4(1)(a) et la jurisprudence suivante: *The Cleveland-Cliffs Steamship Co. c. La Reine*; *Meredith c. La Reine*; *The Grit*; et *Hendricks c. La Reine*, citée précédemment (voir les pages 157, 159 et 160 respectivement) alors que je traitais de la question de la responsabilité découlant du dragage, sont fort pertinents.

Suivant la règle juridique qu'exprime cette jurisprudence, il faut décider si un préposé quelconque de la Couronne a agi négligemment dans l'exercice de ses fonctions en tant que préposé de la Couronne et, en outre, si, en droit, le préposé aurait pu être tenu responsable envers la demanderesse de cette négligence. Que l'une de ces conditions ne soit pas remplie et la Couronne ne saurait être tenue responsable.

Par suite d'un incident survenu en mai 1972, lorsque le *Golden Falcon* se souleva de quelque trois pieds alors qu'il suivait l'alignement, les pilotes locaux tentèrent de localiser le haut-fond mais ne parvinrent à trouver aucune profondeur infé-

then made by the Pilots Association to the defendant as a result of which a line of soundings at 50-foot intervals and along a strip 300 feet wide were taken between the 31st of May and the 9th of June of that year, by the Hydrographic Survey Services of the defendant. Following that, two notices to mariners were issued in 1972, that is, notices to mariners No. 622 on the 30th of June and No. 1039 on the 3rd of November. No amendment to the chart and no further relevant notices to mariners were issued from 1966, when the chart was issued, up until the date of the accident.

A bottom survey was carried out in 1973 by the Hydrographic Survey Services. Subsequently, in 1974, Hamilton's predredging survey of the area to the north of the line was carried out. However, this last-mentioned survey covers an area to the north of the range line and not on the range line itself. This is confirmed by one of the plaintiff's own expert witnesses, one Mr. Redmond. It is thus of no value in determining the present issue. The 1966 survey on which the chart was based was not produced and no evidence of any soundings taken between that date and 1972 was produced.

I therefore conclude that the plaintiff has not established that, at the time the chart was issued in 1966, the soundings and depth change colourings on the chart were not accurate.

As to what might have transpired between 1966 and the date of the accident, two questions arise:

1. Whether there was any duty on the part of the defendant to search out obstacles and record them either by amendments to the chart or by notices to mariners. In the case of natural channels which is the situation in the case at bar, the jurisprudence indicates that the answer is clearly "no."
2. Leaving aside the sole question of whether, in the case of a natural channel, there exists at law any duty on the part of any authority in control of navigation, such as the defendant, to warn of any hazard which it discovers or is brought to its attention, and considering the situation where, in addition, that authority actually undertakes to issue a warning of the newly discovered danger, does there arise at that time, a duty to ensure that all of the hazard as discovered, is

rieure à 30 pieds. L'Association des pilotes signala la chose à la défenderesse qui, en conséquence, fit faire une série de sondages, à 50 pieds d'intervalle, sur une bande de 300 pieds de large, entre le 31 mai et le 9 juin de la même année, par ses Services de levés hydrographiques. Par la suite, deux avis aux navigateurs furent publiés en 1972: l'avis n° 622 du 30 juin et l'avis n° 1039 du 3 novembre. Aucune modification à la carte et aucun autre avis pertinent aux navigateurs ne furent publiés entre 1966, année de publication de la carte, et la date de l'accident.

Les Services de levés hydrographiques effectuèrent un levé du fond en 1973. Subséquemment, en 1974, Hamilton effectua un levé des parages en prévision du dragage au nord de l'alignement. Toutefois, ce dernier levé couvre un secteur au nord de l'alignement et non l'alignement lui-même. C'est ce qu'a confirmé dans son témoignage l'un des experts de la demanderesse, un certain M. Redmond. Il ne peut donc servir à résoudre le litige. Le levé de 1966, sur lequel la carte est fondée, n'a pas été produit et aucune preuve d'aucun sondage effectué entre cette date et 1972 n'a été produite.

Je conclus donc que la demanderesse n'a pas démontré qu'à l'époque où la carte a été publiée, en 1966, les sondages et les couleurs indicatrices des profondeurs sur la carte n'étaient pas exacts.

Quant à ce qui s'est passé entre 1966 et le moment de l'accident, deux questions se posent:

1. La défenderesse avait-elle quelque obligation de rechercher les obstacles et de les signaler soit par des modifications à la carte, soit dans des avis aux navigateurs? Dans le cas des chenaux naturels, ce qui est la situation en l'espèce, la jurisprudence dit clairement que la réponse est «non».
2. Laissant de côté la question de savoir simplement si, dans le cas d'un chenal naturel, il existe en droit une obligation pour une autorité quelconque responsable de la navigation, comme la défenderesse, d'avertir de tout danger découvert ou porté à son attention, pour considérer la situation où, en outre, cette autorité en fait s'engage à publier un avertissement de tout danger récemment découvert, y a-t-il alors obligation de s'assurer que toutes les sources de

sufficiently described to ensure that its extent and nature is properly understood? In other words, where description of only part of the hazard, although accurate in itself, might, because it is incomplete, reasonably tend to mislead the mariner as to the full extent or area of the hazard and such omission causes or contributes to an accident, is there liability arising out of a duty to furnish a reasonably complete description of the hazard?

The answer to this second question is by no means as clear cut as the first one. For that reason, I intend to consider it strictly in the light of the particular facts of the present case.

As previously stated in my general finding of facts, the shoal, in September 1974, existed directly on and in the vicinity of range line of lights 260°. The range line was represented on chart 4426 by a solid line. This, according to interpretation of chart symbols as issued by the defendant, when used to indicate a range or line of lights, means also a "recommended track," while a broken or interrupted line simply means the direction of the range or actual line of the lights.

The text of the report of the 1972 survey, on which the two previously mentioned notices to mariners were based, read as follows: "A shoal was found approximately 50 feet north of the range line with a reduced depth of 17 feet. This shoal extends over the range line with a least depth on the range of 26 feet." The two notices to mariners, on the other hand, each indicated only the presence of one high spot or sounding, one at a depth of 17 feet and the other at a depth of 26 feet, with both of these soundings north of the range line. No indication was given of any extension of the 26-foot depth to or beyond the range line to the south.

On examining the 1973 survey, there is no doubt that, at that time also, the defendant's servants in the Hydrographic Survey Services, if they even looked at the document, could not help but be fully aware that a shallow depth of some 26 feet extend-

danger découvertes sont suffisamment bien décrites et qu'ainsi leur étendue et leur nature soient bien comprises? En d'autres mots, lorsqu'un danger n'est décrit que partiellement, et que cette description, en elle-même exacte peut, parce qu'elle est incomplète, tendre à tromper le navigateur quant à l'étendue du danger ou aux parages dangereux et si cette omission cause ou contribue à causer un accident, y a-t-il responsabilité parce qu'il y avait obligation de fournir une description raisonnablement complète du danger?

La réponse à cette seconde question est loin d'être aussi catégorique que dans le cas de la première. Pour cette raison, je vais me borner à l'étudier strictement à la lumière des faits particuliers de l'espèce.

Comme il a été précédemment dit dans ma description générale des faits, le haut-fond, en septembre 1974, se trouvait directement sous l'alignement des feux au 260 et dans les parages. Une ligne continue représente l'alignement sur la carte 4426. Ce qui signifie, d'après l'interprétation des symboles de la carte publiée par la défenderesse, lorsque ceux-ci indiquent un alignement ou le relèvement de feux d'alignement, une [TRADUCTION] «route recommandée» alors qu'une ligne pointillée ou interrompue marque simplement la direction de l'alignement ou du relèvement réel des feux.

Voici le rapport du levé de 1972 sur lequel les deux avis aux navigateurs précédemment mentionnés furent fondés: [TRADUCTION] «Un haut-fond a été découvert à environ 50 pieds au nord de l'alignement, réduisant la profondeur à 17 pieds. Ce haut-fond se prolonge au-delà de l'alignement avec une profondeur minimale sous l'alignement de 26 pieds.» Chacun des deux avis aux navigateurs, d'autre part, indique la présence d'un seul haut-fond (ou point de sondage), l'un à une profondeur de 17 pieds et l'autre à 26 pieds, les deux au nord de l'alignement. Aucune indication n'est donnée d'un prolongement quelconque, à une profondeur de 26 pieds, jusqu'à l'alignement, ou au-delà, au sud.

L'examen du levé de 1973 montre, sans doute aucun, qu'à cette époque aussi les préposés des Services de levés hydrographiques de la défenderesse, s'ils ont jeté un coup d'œil à ce document, n'ont pas pu ne pas savoir qu'un haut-fond à

ed across the range line to a distance of some 25 feet south of the line. The chart itself, since it was coloured white at that point, represented that all depths for some distance north of and on the range line as well as south of it were over 30 feet above chart datum and, furthermore, the nearest sounding figure showed seven fathoms or 42 feet above datum.

I reject the evidence of the expert hydrographer of the defendant who stated that the reason why the chart itself was not amended either in 1972, 1973 or before the accident was because, being of such a small scale, that is 1:36,360, more information could not be inserted without cluttering it up and rendering it difficult to read and decipher. In the first place, the warning could have been accomplished very easily by a proper notice to mariners describing the extension of the shoal as discovered in 1972, much along the same lines as the interdepartmental report quoted above, rather than by merely indicating the presence of two spot soundings. In the second place, and more importantly, in 1976 an amendment to the chart was published extending the 30-foot contour by a dotted line well south of the range line and the chart remains every bit as clear and legible as it was previous to the amendment.

It is not an answer to say that no hydrographer contradicted this evidence at trial. A chart is not addressed merely to hydrographers.

It is true that the round mound marked with a depth of 17 feet and coloured deep blue indicating a maximum depth of 18 feet might perhaps be taken to imply the possibility of the existence of a depth of less than 30 feet near the range because of the nature of the bottom and the comparatively close proximity of the mound to the range, but it might equally indicate a very steep drop north of the range because, unlike other parts of the chart, there is no light blue colouring adjacent to it indicating a 30-foot contour. On the contrary, the closest sounding immediately to the south of the mound and still to the north of the range line showed a depth of 42 feet. This could not have been the situation in 1972 and 1973 and the defendant's servants were aware of it. In the light of this evidence, I find that the mere issuing of the

quelque 26 pieds de profondeur se prolongeait au-delà de l'alignement sur une distance de quelque 25 pieds. La carte elle-même, blanche à cet endroit, indique que toutes les profondeurs un peu au nord de l'alignement, sous celui-ci et au sud de celui-ci, sont de plus de 30 pieds au-dessus du zéro de la carte et, en outre, le chiffre indicatif du sondage le plus proche indique sept brasses, soit 42 pieds au-dessus du zéro.

Je rejette le témoignage de l'hydrographe expert de la défenderesse lorsqu'il déclare que si la carte elle-même n'a été modifiée ni en 1972, ni en 1973, ni avant l'accident c'est qu'étant à petite échelle, au 1:36,360, on ne pouvait y intercaler plus de renseignements sans en faire un fouillis et en rendre la lecture et l'interprétation difficiles. D'abord, il aurait été facile de publier un avertissement dans un avis formel aux navigateurs décrivant l'étendue du haut-fond tel que découvert en 1972, un peu comme dans le rapport interministériel précité, plutôt que de se borner à indiquer deux sondages ponctuels. Ensuite, ce qui est plus important, en 1976 une modification de la carte fut publiée; l'isobathe de 30 pieds s'y prolonge en pointillé bien au sud de l'alignement et pourtant la carte demeure tout aussi claire et lisible que la précédente.

Il ne suffit pas de dire qu'aucun hydrographe n'a contredit ce témoignage à l'instruction. Une carte n'est pas destinée uniquement aux hydrographes.

Il est vrai que l'isobathe de 17 pieds, de couleur bleu foncé, indiquant une profondeur maximale de 18 pieds, pourrait peut-être être considérée comme impliquant la possibilité d'une profondeur inférieure à 30 pieds près de l'alignement à cause de la nature du fond et de la relative proximité de la courbe et de l'alignement, mais cela peut tout aussi bien indiquer une pente fort raide au nord de l'alignement puisque, contrairement à ce qui se passe ailleurs, il n'y a pas de bleu pâle indiquant une isobathe de 30 pieds. Au contraire, le sondage le plus proche, immédiatement au sud de la courbe, et toujours au nord de l'alignement, indique une profondeur de 42 pieds. Ce qui ne pouvait être le cas en 1972 ni en 1973 et les préposés de la défenderesse le savaient. A la lumière de cette preuve, j'estime que s'être borné à publier deux

two notices to mariners covering two spot soundings to the north of the range line, which remained a recommended track, albeit not necessarily a track recommended for deep draft vessels, was in fact misleading and amounted to a misrepresentation. Much greater care must be taken in the area of such a line than in ordinary circumstances. This was, to the knowledge of all of the departments involved, a critical and sensitive area. The misrepresentation, however, although negligent was an innocent one: there certainly was no intention to deceive.

Counsel for the defendant argued that, even if there might have been a misrepresentation, there was no duty owed the plaintiff in this action in regard to same. He referred to the *dictum* in Lord Denning's dissenting judgment in the case of *Candler v. Crane, Christmas & Co.*<sup>22</sup>, which was subsequently approved by the House of Lords in the well-known case of *Hedley Byrne & Co. Ltd. v. Heller & Partners Ltd.*<sup>23</sup> Lord Denning in the *Candler* case stated at pages 182 and 183 of the above-mentioned report:

Thirdly, to what transactions does the duty of care extend? It extends, I think, only to those transactions for which the accountants knew their accounts were required. For instance, in the present case it extends to the original investment of 2,000*l.* which the plaintiff made in reliance on the accounts, because the accountants knew that the accounts were required for his guidance in making that investment; but it does not extend to the subsequent 200*l.* which he made after he had been two months with the company. This distinction, that the duty only extends to the very transaction in mind at the time, is implicit in the decided cases. Thus a doctor, who negligently certifies a man to be a lunatic when he is not, is liable to him, although there is no contract in the matter, because the doctor knows that his certificate is required for the very purpose of deciding whether the man should be detained or not; but an insurance company's doctor owes no duty to the insured person, because he makes his examination only for the purposes of the insurance company: see *Everett v. Griffiths* ([1920] 3 K. B. 163, 211, 217), where Atkin, L.J., proceeds on the self-same principles as he expounded fully later in *Donoghue v. Stevenson* ([1932] A. C. 562). So, also, a Lloyd's surveyor who, in surveying for classification purposes, negligently passes a mast as sound when it is not, is not liable to the owner for damage caused by it breaking, because the surveyor makes his survey only for the purpose of classifying the ship for the Yacht Register and not otherwise: *Humphery v. Bowers* ((1929) 45 T. L. R. 297). Again, a scientist or expert (including a marine hydrographer) is not liable to his readers for careless statements in his published works. He publishes his work simply for

<sup>22</sup> [1951] 2 K.B. 164.

<sup>23</sup> [1964] A.C. 465.

avis aux navigateurs relatifs aux deux sondages ponctuels effectués au nord de l'alignement, qui continuait d'être recommandé, mais pas nécessairement pour les navires à grand tirant d'eau, était en fait trompeur et équivalait à une indication fautive. On aurait dû prendre un soin beaucoup plus grand, dans le cas des parages d'un alignement de ce genre, qu'il n'est habituellement nécessaire. C'était là, tous les ministères intéressés le savaient, un secteur important et délicat. Cependant, quoiqu'il y ait eu négligence, l'indication fautive a été faite de bonne foi: il n'y a certes eu aucune intention de tromper.

L'avocat de la défenderesse a soutenu que, même s'il pouvait y avoir eu là une indication fautive, elle n'avait aucune obligation en l'instance à ce sujet. Il se référait aux dires de lord Denning dans son opinion dissidente dans l'affaire *Candler c. Crane, Christmas & Co.*<sup>22</sup>, que la Chambre des lords a subséquemment approuvée dans l'arrêt bien connu *Hedley Byrne & Co. Ltd. c. Heller & Partners Ltd.*<sup>23</sup> Lord Denning, dans l'affaire *Candler*, aux pages 182 et 183 du recueil précité, avait dit:

[TRADUCTION] Troisièmement, à quelle transaction l'obligation de prendre soin s'étend-elle? Elle s'étend, je pense, uniquement à ces transactions dont les comptables savaient qu'ils auraient à rendre compte. Par exemple, en l'espèce, elle s'étend à l'investissement initial de 2,000 livres que le demandeur a effectué en tenant compte de cette comptabilité car les comptables savaient qu'elle lui était nécessaire pour qu'il pût prendre une décision éclairée d'investir; mais elle ne s'étend pas aux 200 livres subséquentes qu'il a investies alors qu'il travaillait à la compagnie depuis deux mois. Cette distinction, que l'obligation n'existe que pour la transaction même que l'on avait à l'esprit à l'époque, est implicite dans les précédents. Ainsi le médecin qui, fautivement, certifie aliéné un homme qui ne l'est pas, doit lui en rendre compte quoiqu'il n'y ait aucun contrat en l'espèce, car le médecin sait que son certificat est requis pour qu'on puisse décider si l'homme sera interné ou non, mais le médecin d'une compagnie d'assurances n'a aucune obligation envers la personne assurée parce qu'il fait son examen pour la compagnie d'assurances: voir *Everett c. Griffiths* ([1920] 3 K. B. 163, 211, 217), où le lord juge Atkin procède en s'appuyant sur les mêmes principes, qu'il énonça plus amplement plus tard dans *Donoghue c. Stevenson* ([1932] A. C. 562). Ainsi, un inspecteur de Lloyd qui, procédant à une inspection à des fins de classification, considère fautivement un mât comme en bon état alors qu'il ne l'est pas, n'est pas responsable envers le propriétaire des dommages que sa rupture a causés car cet inspecteur ne procédait à l'inspection qu'aux fins de classification du bâtiment pour le registre des yachts et non à d'autres fins: *Humphery c. Bowers* ((1929) 45 T. L. R. 297). De même,

<sup>22</sup> [1951] 2 K.B. 164.

<sup>23</sup> [1964] A.C. 465.

the purpose of giving information, and not with any particular transaction in mind at all. But when a scientist or an expert makes an investigation and report for the very purpose of a particular transaction, then, in my opinion, he is under a duty of care in respect of that transaction.

It will be noticed that I have confined the duty to cases where the accountant prepares his accounts and makes his report for the guidance of the very person in the very transaction in question. That is sufficient for the decision of this case.

I do not agree with counsel's argument that the law as enunciated by Lord Denning would apply to the case at bar. In both the *Candler* and the *Hedley Byrne* cases, the honest non-contractual misrepresentation was made to a specific individual for a very definite purpose by the person possessing special knowledge. In those cases, it was held that the duty extended only to the particular transaction in the contemplation of the parties and only to the parties themselves. It has also been held that it extends to persons whom one might reasonably expect to be directly or necessarily involved even though the person or persons might not be known to the defendant. (See *Haig v. Bamford*<sup>24</sup>.) There exists the requirement in such cases, however, of some special relationship between the party making the presentation and the party relying upon it.

In the case at bar, not only is the representation made for a public purpose or object (i.e., aiding and assisting navigation in the area) as opposed to a private object (i.e., advising an individual), but the representation itself is made to and intended for the public at large or, at least, to a special class of the public, namely all mariners who might be expected to use the chart. It was also made with the full knowledge and expectation on the part of the authority making it, that it would be relied on by the masters of ships and other craft sailing those waters, to ensure the safety of their vessel, cargo and passengers. Where such public representations for public purposes are made, with full expectation of a reliance on the representations, there is no need for the existence of any greater particular or special relationship between the person making them and the person relying on them for a duty to take care to arise. In addition,

l'homme de science ou l'expert, et notamment l'hydrographe, n'a pas de compte à rendre à ses lecteurs pour les énoncés imprudents que contiennent les ouvrages qu'il a publiés. Il publie ses ouvrages dans un but d'information uniquement et non en ayant à l'esprit une transaction particulière. Mais lorsqu'un scientifique ou un expert procède à une enquête et fait rapport pour les fins mêmes de cette transaction particulière alors, à mon avis, il est débiteur d'une obligation de prudence relativement à cette transaction.

On remarquera que j'ai limité l'obligation à des affaires où celui qui doit rendre compte rédige son exposé et fait son rapport dans le but d'éclairer l'individu engagé dans la transaction en cause. Cela suffit pour décider de l'espèce.

Je ne souscris pas à l'argument de l'avocat voulant que la règle de droit énoncée par lord Denning s'applique à l'espèce en cause. Tant dans l'arrêt *Candler* que dans l'arrêt *Hedley Byrne*, l'indication fautive a été faite de bonne foi, sans qu'il y ait obligation conventionnelle, à un individu précis, dans un but bien déterminé, par le détenteur de connaissances spéciales. Dans ces affaires, on a jugé que l'obligation n'existait que pour la transaction particulière envisagée par les parties et uniquement envers les parties elles-mêmes; on a aussi jugé qu'elle s'étendait à ceux que l'on s'attendrait à voir directement ou nécessairement intéressés bien qu'ils puissent être inconnus du défendeur. (Voir *Haig c. Bamford*<sup>24</sup>.) Dans de tels cas, il faut cependant qu'il y ait une relation spéciale entre la partie qui fait la déclaration et celle qui s'y fie.

En l'espèce, non seulement l'indication a-t-elle une fin ou un objet public (c.-à-d. faciliter et aider la navigation dans le secteur) et non une fin privée (c.-à-d. conseiller un individu particulier) mais encore l'indication elle-même est destinée au public en général ou, à tout le moins, à une catégorie particulière de public, c.-à-d. à l'ensemble des navigateurs, utilisateurs éventuels de la carte. L'autorité responsable l'a faite, en sachant et en s'attendant que les commandants de navires et autres bâtiments naviguant dans ces eaux y auraient recours pour assurer la sécurité de leurs bâtiments, de leurs cargaisons et de leurs passagers. Lorsque de telles indications publiques sont données à des fins publiques, et qu'on s'attend que les intéressés se fient à ces indications, il n'est pas nécessaire qu'existe une relation particulière ou spéciale entre celui qui les a faites et ceux qui s'y fient pour qu'il y ait obligation de prendre garde.

<sup>24</sup> (1977) 72 D.L.R. (3d) 68.

<sup>24</sup> (1977) 72 D.L.R. (3<sup>e</sup>) 68.

where, as in the present case, the safety of many lives and serious damage to property might well be at stake, and the breach of duty may thus result in very serious consequences, the degree of care must be correspondingly high.

On the basis of the above findings of fact and of my view of the law, I would, if the Crown were an ordinary defendant, find it responsible at law for any damage resulting from the misrepresentations made in issuing the incomplete notices to mariners which, having regard to the other information on chart 4426 might reasonably be expected to mislead any person wishing to follow a course into harbour on or immediately to the south of the range line.

However, it is quite evident that the Crown's liability is strictly statutory and is limited to the terms of the statute creating liability. For reasons previously stated, it is only section 3(1)(a) and not section 3(1)(b) of the *Crown Liability Act* which can apply to the issue of misrepresentation as outlined in these reasons. Although the liability in tort stands to be determined in accordance with the law of the province where the tort occurred, in this case the Province of New Brunswick, that law applies only to the extent that it is not repugnant with the nature of the liability created under the *Crown Liability Act*. (See *Gaetz v. The Queen*<sup>25</sup>.)

I cannot, in the circumstances of this case, find that, as contemplated by the law, there exists any "direct relationship" between the plaintiff and the servant or servants of the Crown who neglected to perform his or their duty. I refer particularly to the statements of Kerwin C.J. and Rand J. in *The Cleveland-Cliffs Steamship Co. v. The Queen* case to which I previously referred at pages 156, 159 and 164 of these reasons and to the decision of the majority of that Court in *Grossman v. The King* which was quoted by both Kerwin C.J. and Rand J. in the former case.

It is of some importance to note that at the time of the *Grossman* decision where no vicarious liability was found and of other decisions of the

En outre, lorsque, comme en l'espèce, de nombreuses vies sont en jeu, qu'il y a un risque sérieux de dommage aux biens et que l'inexécution de l'obligation peut avoir des conséquences fort graves, le degré de prudence à exercer doit, par conséquent, être élevé.

Compte tenu des constatations de fait précitées et de ma conception du droit, je considérerais la Couronne, si elle était un défendeur ordinaire, comme responsable en droit de tout dommage résultant de l'indication fautive donnée par la publication d'avis aux navigateurs incomplets, lesquels, compte tenu des autres renseignements fournis par la carte 4426, étaient, comme on pouvait s'y attendre, susceptibles de tromper tous ceux désirant suivre une route vers le port sur l'alignement ou immédiatement au sud.

Toutefois, il est parfaitement évident que la responsabilité de la Couronne est légale au sens étroit, et limitée aux termes de la loi qui la crée. Pour les raisons données précédemment, l'article 3(1)(a), et non l'article 3(1)(b), de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, peut seul s'appliquer en matière d'indication fautive comme l'ont montré les présents motifs. Quoique la responsabilité délictuelle doive être établie conformément au droit de la province où le délit a été commis, en l'espèce le Nouveau-Brunswick, ce droit ne s'applique que dans la mesure où il n'entre pas en conflit avec la nature de la responsabilité créée par la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*. (Voir *Gaetz c. La Reine*<sup>25</sup>.)

Je ne puis, en l'espèce, juger, comme l'exigerait la loi, qu'il y a un «lien immédiat» entre la demanderesse et le ou les préposés de la Couronne qui a ou ont négligé d'exécuter ses ou leurs fonctions. Je me réfère notamment aux déclarations du juge en chef Kerwin et du juge Rand dans l'arrêt *The Cleveland-Cliffs Steamship Co. c. La Reine*, dont j'ai fait mention antérieurement aux pages 156, 159 et 164 des présents motifs, et à l'arrêt rendu par la majorité de cette juridiction dans *Grossman c. Le Roi* cité par le juge en chef Kerwin et le juge Rand dans l'espèce précédente.

Il importerait de noter qu'à l'époque de l'arrêt *Grossman*, où aucune responsabilité pour le fait du préposé n'a été constatée, et des autres arrêts de la

<sup>25</sup> [1955] Ex.C.R. 133.

<sup>25</sup> [1955] R.C.É. 133.

Supreme Court of Canada such as *The King v. Canada Steamship Lines, Limited*<sup>26</sup> where the Crown was found vicariously liable, although a provision identical to section 3(1)(a) of the *Crown Liability Act* was to be found in the *Exchequer Court Act*, there was no specific statutory provision similar to the present section 4(2) of the *Crown Liability Act*. This might well explain the decision in *The King v. Canada Steamship Lines, Limited, supra*, and it certainly accounts for certain reservations expressed by Cartwright J. [as he then was] in the *Grossman* case, where he nevertheless agreed with the decision of the majority that *The King v. Anthony, supra*, should be applied.

Where the direct or personal responsibility of servants or agents toward third parties has been considered by the Supreme Court of Canada, it has, in certain instances, such as the *Grossman* decision, *supra*, alluded to the relevance of the distinction between occurrences due to misfeasance as opposed to non-feasance. Several English courts relied on this distinction. The case at bar might better be characterized as one of non-feasance, since the plaintiff has failed to establish that the point sounding described in either of the notices to mariners was incorrect. My finding of negligence is based solely on the fact that the notices were quite incomplete and for that reason were misleading in the circumstances of this case. This might well constitute misfeasance, but, in any event, liability does not here turn on that issue.

None of the servants engaged in either taking the soundings, preparing the surveys or reports and, finally, the notices to mariners were servants of the Crown who were in the course of their duties as such required to deal in any way with the public. Their duties were all exclusively owed to the Crown *ex contractu* and did not, even indirectly require them to have anything to do with those members of the public who ultimately would benefit or suffer from the consequences of their joint efforts. The only servant or servants who might possibly be found to be subject to any such relationship would be those who actually issued or

Cour suprême du Canada, tels que l'arrêt *Le Roi c. Canada Steamship Lines, Limited*<sup>26</sup>, où la Couronne fut, cette fois, reconnue responsable pour le fait du préposé, quoiqu'on ait trouvé une disposition identique à l'article 3(1)(a) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne* dans la *Loi sur la Cour de l'Échiquier*, aucune loi ne comportait des dispositions expresses semblables au présent article 4(2) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*. Ce qui peut fort bien expliquer l'arrêt *Le Roi c. Canada Steamship Lines, Limited*, précité et certaines réserves exprimées dans l'arrêt *Grossman* par le juge Cartwright [tel était alors son titre], lequel a néanmoins souscrit à la décision de la majorité selon laquelle l'arrêt *Le Roi c. Anthony*, précité, devait être appliqué.

Lorsque la Cour suprême du Canada a été saisie de la question de la responsabilité directe ou personnelle des préposés ou mandataires envers les tiers, elle a, dans certaines instances, comme dans l'arrêt *Grossman* précité, rappelé la pertinence de la distinction à faire entre les incidents dus à des actes fautifs par opposition à ceux dus à des omissions fautives. Plusieurs juridictions anglaises se sont appuyées sur cette distinction. L'espèce en cause se rapproche plutôt de la faute par omission, puisque la demanderesse n'a pas réussi à établir que le sondage ponctuel décrit dans les deux avis aux navigateurs était erroné. Ma constatation de l'existence d'une faute est fondée uniquement sur le fait que les avis étaient vraiment incomplets et pour cette raison trompeurs en l'espèce. Ce qui peut fort bien être perçu comme un acte positif, mais de toute façon ne change rien en l'espèce quant à la responsabilité.

Aucun des préposés ayant effectué les sondages, préparé les levés ou rédigé les rapports ou les avis aux navigateurs, n'était un préposé de la Couronne ayant, dans l'exercice de ses fonctions, à traiter avec le public d'une façon ou d'une autre. Leurs obligations étaient exclusivement envers la Couronne *ex contractu* et ne les obligeaient nullement, même indirectement, à avoir des relations avec les membres du public qui, en dernier ressort, bénéficieraient ou souffriraient des conséquences de leurs efforts communs. Le seul ou les seuls préposés qui pourraient s'être trouvés dans ce cas sont ceux qui ont effectivement publié ou ordonné la publication

<sup>26</sup> [1927] S.C.R. 68.

<sup>26</sup> [1927] R.C.S. 68.

ordered the issuing of the notices to the public. The plaintiff has failed to establish that any such servants were actually persons who personally possessed or would be expected to possess personally the special knowledge required to render them liable at law in their personal capacity for communicating the innocent misrepresentations in issue. It appears that a hydrographer might not be liable in tort to a member of the public even if he were not merely an employee obtaining information for a principal but also the person actually publishing the hydrographic information for public use. At least, this is Lord Denning's view as stated in the *Candler* decision to which I have already referred. I might add, however, that I do not consider this to be settled law in Canada or even in England.

I would, for the above-mentioned reasons, dismiss the case on the basis that, in the present circumstances, no duty to take care was owed to the plaintiff by any servant of the Crown because no "direct relationship" or sufficient relationship existed between them to create that duty.

At the outset of the trial, both parties indicated that, should they not be successful, their intention was to appeal to the final level of the Supreme Court of Canada if necessary. The trial involved not only determination of several issues as to liability including alternative defences but also an assessment of damages. It was a comparatively lengthy trial involving considerable expense and preparation as well as the testimony of many expert witnesses, several of whom were from outside Canada. As it always remains possible that an appellate tribunal might, on the facts or on some legal grounds such as the rule of reasonable foreseeability as laid down in *M'Alister (or Donoghue) (Pauper) v. Stevenson*<sup>27</sup>, come to an opposite conclusion and decide that the servant would be responsible to the plaintiff, I shall now proceed to make certain findings on the other issues raised and also on the question of quantum of damages, as if I had in fact found that the provisions of section 4(2) of the *Crown Liability Act* had been satisfied. It is hoped that this might obviate the necessity of a new trial and its attendant delays, costs and expenditures, should an

<sup>27</sup> [1932] A.C. 562.

des avis. La demanderesse n'a pas réussi à démontrer que ces préposés étaient effectivement des individus qui possédaient, ou dont on pouvait attendre qu'ils possèdent les connaissances spéciales nécessaires les rendant responsables en droit en leur capacité personnelle d'avoir communiqué de bonne foi l'indication fautive en cause. Il semble que l'hydrographe ne peut être tenu délictuellement responsable envers le public même lorsqu'il ne s'agit pas d'un simple employé qui obtient des renseignements pour le compte de son commettant, mais de celui-là même qui publie les renseignements hydrographiques destinés au public. Ce sont là, du moins, les vues de lord Denning dans l'arrêt *Candler* déjà cité. J'ajouterais, toutefois, que je ne considère pas cette question résolue en droit au Canada ni même en Angleterre.

Par ces motifs précités, je rejetterais l'action, motif pris qu'en l'espèce aucune obligation de prendre garde n'était due à la demanderesse par un préposé quelconque de la Couronne, aucun «lien direct» ni suffisant n'existant entre eux pour créer cette obligation.

Dès le début du procès, les parties ont fait savoir que si elles n'avaient pas gain de cause, leur intention était de se pourvoir au besoin jusqu'au tribunal de dernier ressort, la Cour suprême du Canada. L'instance impliquait non seulement la résolution de plusieurs litiges relatifs à la responsabilité, incluant des défenses subsidiaires, mais aussi une évaluation des dommages. Ce fut un procès relativement long ayant occasionné des dépenses et une préparation considérables de même que le témoignage de nombreux experts dont plusieurs venaient de l'extérieur du Canada. Comme il demeure toujours possible qu'une juridiction d'appel puisse, sur les faits comme pour quelque motif de droit, telle la règle de la prévision raisonnable énoncée dans *M'Alister (or Donoghue) (Pauper) c. Stevenson*<sup>27</sup>, arriver à une conclusion contraire et décider que le préposé serait responsable envers la demanderesse, je vais maintenant statuer sur certaines autres questions soulevées et évaluer l'importance des dommages, comme si j'avais jugé que l'on a satisfait à l'article 4(2) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*. J'espère ainsi éviter un nouveau procès et les retards, les

<sup>27</sup> [1932] A.C. 562.

appellate tribunal come to a decision contrary to mine as to the effect of section 4(2) and should it also wish to finally determine all the issues between the parties.

dépens et les frais en découlant, dans l'éventualité où un tribunal supérieur en arriverait à une décision contraire quant à l'effet de l'article 4(2) et désirerait aussi trancher définitivement toutes les questions litigieuses entre les parties.

#### CAUSE OF SHEERING

In 1972, shortly after deep draft vessels began using Port Dalhousie, the *Golden Falcon*, a sister ship of the *Golden Robin*, struck bottom and lifted about three feet when being piloted by Mr. Fearon. It was drawing about 34 feet of water at the time and was moving toward the entrance to the harbour on a course immediately to the south of the 260° range line. The ship was not damaged but the incident led to a report by the Pilots Association which ultimately led to the 1972 soundings which in turn resulted in the two notices to mariners No. 622 (June 1972) and No. 1039 (November 1972) being issued.

Ever since the *Golden Falcon* grounding, Mr. Fearon and the other pilots at Port Dalhousie had been guiding in all deep draft vessels along a course which curved in toward the entrance of the harbour from the southeast, in order to keep well clear of the range line to the north until reaching the narrow entrance of the harbour in the vicinity of buoy 4D, upstream of Dalhousie Island. Approximately twenty-five deep draft tankers were brought in along this course. Since 1972, Mr. Fearon had, without experiencing any trouble, not only piloted in other deep draft vessels but had, on four or five occasions, brought in the *Golden Robin* itself along this southerly course. It was clearly established that Mr. Fearon and the other pilots were all fully aware of the danger which existed prior to the dredging operations which commenced on the 9th of September 1974, and terminated on the 18th day of September 1974, of going near range 260° with deep draft vessels except in the immediate vicinity of buoy 4D.

Where dredging has taken place along a navigational channel, it is invariably the practice to carry out a postdredging survey of the area to ensure that all high spots have been completely removed and that the area has been dredged throughout to

#### LA CAUSE DE L'EMBARDÉE

En 1972, peu après que les navires à grand tirant d'eau ont commencé à utiliser le port de Dalhousie, le *Golden Falcon*, un navire-jumeau du *Golden Robin*, toucha et se souleva d'environ trois pieds alors que M. Fearon le pilotait. Il tirait environ 34 pieds d'eau à ce moment-là et faisait route vers le port en suivant une route immédiatement au sud de l'alignement 260. Le navire ne fut pas avarié, mais l'incident provoqua un rapport de l'Association des pilotes lequel, finalement, amena les sondages de 1972, qui, à leur tour, suscitérent la publication des deux avis aux navigateurs n° 622 (de juin 1972) et n° 1039 (de novembre 1972).

Depuis l'échouement du *Golden Falcon*, M. Fearon et les autres pilotes du port de Dalhousie font suivre à tous les navires à grand tirant d'eau une route qui depuis le sud-est s'infléchit vers l'entrée du port afin de passer au large de l'alignement laissé plus au nord jusqu'à ce qu'ils atteignent la passe à l'entrée du port dans les parages de la bouée 4D, en amont de l'Île Dalhousie. Environ vingt-cinq navires-citernes à grand tirant d'eau ont été amenés à bon port par cette route. Depuis 1972 M. Fearon a, sans difficulté, non seulement piloté d'autres navires à grand tirant d'eau mais a aussi, à quatre ou cinq occasions, conduit au port le *Golden Robin* lui-même par cette route du sud. Il a été clairement établi que M. Fearon et les autres pilotes connaissaient parfaitement le danger qu'il y avait, avant les opérations de dragage, commencées le 9 septembre 1974 et terminées le 18 du même mois, à s'approcher de l'alignement 260 pour les bâtiments à grand tirant d'eau, sauf dans les parages immédiats de la bouée 4D.

Lorsqu'un dragage a été effectué le long d'un chenal de navigation, il est d'usage, invariablement, de procéder à un levé d'après dragage des parages pour s'assurer que tous les hauts-fonds ont été complètement supprimés et que l'ensemble du

the required depth. The pilot was fully aware of this and was aware that the survey had not yet been carried out.

He stated that, subsequent to the 18th of September, he had on six to eight occasions personally carried out some soundings using his 16-foot pilot boat and his depth sounder. Some of these were carried out while going out to meet incoming vessels. He apparently sounded on a couple of occasions from incoming shallower draft vessels when piloting them in along the range.

The evidence also establishes that local pilots were normally so familiar with their local waters that, in order to determine position and course at any time, they did not have to refer to charts for information or to the position of navigational aids, with the possible exception of the range lights. They also relied to a great extent on their knowledge of the surrounding landscape, especially permanent shore lights, buildings and other such features. Fearon stated that the pilots, upon a new chart being issued, would look it over to see if there were any changes, but, other than that, they would not use the chart.

In so far as buoy 2½D was concerned, the pilot was also fully aware that it could not be maintained in position because of the log booms in the river mouth and did not rely on it for positioning his ships. He indicated that the landmarks were generally relied on. When questioned as to chart 4426, he could not even be certain whether he saw it at all on that night.

As an explanation as to why he chose to adopt the course along range 260 that night, he stated that he and the chief pilot had, a couple of weeks previously, whilst a dredge was still working on the range, decided that after the dredging was completed they would use range 260. It is, of course, obvious that it is much easier to approach the harbour by following a straight course along a line of range lights leading directly from the open water to the east into the harbour, than by a curved approach from the southeast. I do not accept, however, that there ever was a decision by the senior pilot or anybody else except Mr. Fearon to follow range 260° until after the postdredging survey had been completed. I find that the pilot

secteur a bien été dragué partout à la profondeur requise. Le pilote savait cela et aussi que le levé n'avait pas encore été effectué.

a Il a dit qu'après le 18 septembre il avait, six à huit fois, personnellement procédé à des sondages, utilisant son bateau-pilote de 16 pieds et son propre sondeur. Certains de ceux-ci avaient été effectués alors qu'il allait à la rencontre des navires arrivants. Il aurait aussi, à deux reprises, effectué des sondages à bord de navires de tirant d'eau inférieur qui arrivaient, alors qu'il les pilotait le long de l'alignement.

c La preuve démontre aussi que les pilotes locaux connaissent habituellement si bien leurs eaux locales qu'ils peuvent faire le point et déterminer leur route, à n'importe quel moment, sans avoir recours aux cartes ou aux aides à la navigation si ce n'est aux feux d'alignement. Ils se fient dans une large mesure à leur connaissance du littoral environnant, notamment des feux de la côte, des édifices et autres amers. Fearon a déclaré que les pilotes, lorsqu'une nouvelle carte est publiée, l'examinent pour voir s'il y a quelque changement, mais qu'à part cela ils n'en font pas usage.

f En ce qui concerne la bouée 2½D, le pilote savait parfaitement qu'on n'arrivait pas à la maintenir en place à cause des estacades flottantes à l'embouchure de la rivière et il ne s'y fiait pas pour déterminer la position de ses navires. On se fiait généralement aux amers terrestres. Interrogé au sujet de la carte 4426, il ne pouvait même pas se rappeler l'avoir vue cette nuit-là.

h Comme explication de son choix de la route le long de l'alignement 260 cette nuit-là, il a déclaré que le pilote en chef et lui avaient, environ deux semaines auparavant, alors qu'on draguait encore le long de l'alignement, décidé qu'après le dragage on suivrait l'alignement 260. Il est évident qu'il est beaucoup plus facile de se présenter devant le port en suivant une route rectiligne le long d'un alignement menant directement de la mer libre, à l'est, dans le port qu'en suivant une route courbe s'approchant du sud-est. Je ne reconnais pas comme avéré toutefois qu'il y ait eu une décision du pilote en chef, ni de quelqu'un d'autre d'ailleurs, si ce n'est de M. Fearon, de suivre l'alignement 260 tant que le levé d'après dragage n'aurait pas été effec-

was not in any way misled by any failure on the part of the defendant to properly or fully describe existing shoals or high points on the chart or in the notices to mariners nor by any failure to maintain buoy 2½D in its fixed charted position nor any other regular navigational aid.

In this respect, the case of *Workington Harbour and Dock Board v. Towerfield (Owners)*<sup>28</sup> is worth considering. The fact that the action involved a grounding in a man-made channel is, of course, crucial to the decision. The House of Lords treated the case as one involving occupier liability, that is, the relationship of invitor and invitee. Negligence was found on the part of both the pilot and the harbour authority. A plan supplied by the Harbour Board to the Admiralty showed a channel having a width of 250 feet. This was reproduced by the Admiralty as an insert on its plan. It was stated on the insert that the channel and turning basin were maintained by dredging to a depth of 4½ feet chart datum. The information given to the Admiralty by the Harbour Board was inaccurate and misleading as the advertised depth had seldom, if ever, been maintained and the channel was substantially narrower than its advertised width. The Admiralty, as the chartmaker, was never made a party but it seems that as such it would not have been found responsible.

In touching upon the duty to warn pilots of dangers, Lord Normand stated at page 140 of the report:

The pilot also is a user of the harbour and the appellants were under a duty to warn him as well as the master of the *Towerfield* against any unexpected dangers affecting the navigation of the channel.

But the pilot was not a stranger to the port and it was his business to make himself familiar with the conditions affecting safe navigation within it. The appellants were not bound to warn him of dangers of which any competent pilot ought to have known, for the measure of the duty to warn of unexpected dangers must depend upon the qualifications and presumable knowledge of the person to whom the duty is owed. But there is one respect in which I think it is proved that the appellants failed in their duty to the pilot. It is not enough that a pilot should know of the existence of obstructing banks. He should know as accurately as is reasonably possible the limits of the navigable water in the channel. That knowledge was not avail-

tué. J'estime que le pilote n'a pas été induit en erreur de quelque façon par la description incomplète par la défenderesse des hauts-fonds existants ou des points de faible profondeur sur la carte ou dans les avis aux navigateurs ou par le non-maintien de la bouée 2½D à la position fixée sur la carte ou de toute autre aide à la navigation habituelle.

A cet égard, l'arrêt *Workington Harbour and Dock Board c. Towerfield (Owners)*<sup>28</sup> mérite qu'on s'y attarde. Dans cette action, l'échouement avait eu lieu dans un canal construit par l'homme, ce qui, naturellement, fut crucial pour la décision. La Chambre des lords considéra l'affaire comme un cas de responsabilité de l'occupant, c'est-à-dire en fonction de la relation entre le maître des lieux et ses invités. On constata une négligence de la part du pilote et de la capitainerie du port. Un plan fourni par le Conseil du port à l'amirauté indiquait un canal d'une largeur de 250 pieds. L'amirauté le reproduisit et l'inséra dans son plan. L'ajout disait que le canal et le bassin courbe étaient dragués régulièrement à une profondeur de 4½ pieds du zéro des cartes. L'information que le Conseil du port avait fournie à l'amirauté était inexacte et trompeuse puisque la profondeur annoncée n'avait que rarement, sinon jamais, été maintenue et que le canal était beaucoup moins large qu'indiqué. L'amirauté, à titre de cartographe, ne fut jamais mise en cause, mais il semble qu'en tant que telle, elle n'aurait pas été reconnue responsable.

Parlant de l'obligation d'avertir les pilotes des dangers existants, lord Normand déclara, à la page 140 du recueil:

[TRADUCTION] Le pilote aussi est un usager du port et les appelants avaient l'obligation de l'avertir ainsi que le commandant du *Towerfield* de tout danger imprévu pour la navigation dans le chenal.

Mais le pilote n'était pas un étranger dans le port et son métier l'obligeait à se familiariser avec les conditions de navigation dans celui-ci. Les appelants n'avaient pas à l'avertir des dangers qu'un pilote compétent aurait dû connaître car la mesure de l'obligation de notifier ces dangers imprévus doit dépendre des compétences et des connaissances présumées du créancier. Mais il y a un cas où je crois qu'il est démontré que les appelants ont manqué à leur obligation envers le pilote. Il ne suffit pas qu'un pilote connaisse l'existence de bancs obstruc-teurs. Il devrait connaître aussi précisément que possible les limites des eaux navigables du chenal. Ce qu'il ne pouvait savoir car les appelants, comme on l'a montré, ont négligé leur

<sup>28</sup> [1951] A.C. 112 (H.L.).

<sup>28</sup> [1951] A.C. 112 (C.L.).

able to him because the appellants, as has been shown, neglected their duty. The neglect can be brought to a precise date, for the learned judge has held that there was no reason why soundings were not taken on October 6 and 7. I agree with the finding and my conclusion is that there was here a breach of the duty owed to the pilot in failing to make available to him records of reasonably accurate soundings taken at the latest practicable date.

The case at bar is to be distinguished on the facts from the *Workington Harbour* case, *supra*, because here the pilot's action is entirely attributable to his own decision based on his personal knowledge of what the actual situation was previous to the dredging and his assumption based on his own observations that the dredging had effectively cleared away the shoals. It is axiomatic to say that for any misrepresentation to be actionable it must have actually misled or influenced the person whose action or decision resulted in the damage. It is equally axiomatic that the plaintiff must not only prove negligence on the part of the defendant but must also establish that the negligence caused or contributed to the accident.

In the result, I cannot find that any misrepresentation by the defendant or any breach of any possible duty to inform in any way caused or contributed to the decision of the pilot to follow range 260 that night for the first time since the *Golden Falcon* grounding in 1972.

My conclusions on this issue may be, therefore, summarized as follows: the defendant has established by positive and convincing evidence that, in addition to the existence of the shoal, the sheering was caused by the decision of the pilot to adopt a course along range line 260 and the plaintiff has failed to establish that the decision was in any way influenced by any negligence or misrepresentation of the defendant.

#### NEGLIGENCE OF THE PILOT

In the event of there being a contrary finding by a higher tribunal that the misrepresentations did in fact cause or contribute to the pilot's decision, the question of possible contributory negligence on the part of the pilot or the Captain or other servant of the plaintiff would arise. It would, therefore, be useful to comment on the issue of the pilot's negligence.

devoir. La négligence peut être datée précisément car l'éminent juge a statué qu'il n'y avait aucune raison de ne pas effectuer les sondages les 6 et 7 octobre. Je souscris à cette constatation et conclus qu'il y a là inexécution d'une obligation dont le pilote était créancier, soit la non-communication des données de sondages raisonnablement précis et les plus récents possible.

Les faits de l'espèce en cause la distinguent de l'arrêt *Workington Harbour* précité car dans notre cas le comportement du pilote a résulté entièrement de sa propre décision, fondée sur ses connaissances personnelles de ce qu'était la situation avant le dragage, et du fait qu'il a présumé, se fondant sur ses propres observations, que le dragage avait effectivement fait disparaître les hauts-fonds. Il va sans dire que toute indication fautive ne peut faire l'objet d'un recours que si elle a réellement trompé ou influencé celui dont le fait ou la décision ont causé le dommage. Il va aussi sans dire que la demanderesse doit non seulement prouver la faute de la défenderesse, mais aussi que la faute a causé ou contribué à causer l'accident.

En somme, je ne puis dire qu'une indication fautive qu'aurait donnée la défenderesse ou l'inexécution éventuelle d'une obligation d'informer ont, de quelque façon, amené ou contribué à amener le pilote à décider de suivre l'alignement 260 cette nuit-là, pour la première fois depuis l'échouement du *Golden Falcon* en 1972.

On peut donc résumer mes conclusions à ce sujet comme suit: la défenderesse a démontré par une preuve concluante et convaincante qu'outre l'existence du haut-fond, l'embarquée a été causée par la décision du pilote d'adopter une route le long de l'alignement 260 et la demanderesse n'a pas réussi à démontrer que cette décision fut en quelque façon influencée par une faute quelconque de la défenderesse ou par quelque indication fautive qu'elle aurait donnée.

#### LA NÉGLIGENCE DU PILOTE

Au cas où une juridiction supérieure statuerait au contraire que les indications erronées sont effectivement responsables de la décision du pilote ou y ont contribué, la question d'une faute contributive possible de la part du pilote ou du capitaine ou de quelque autre préposé de la demanderesse pourrait se poser. La question de la faute du pilote présente donc un certain intérêt.

On this issue, in addition to the findings under the next preceding heading which led to my conclusion as to the cause of sheering, the circumstances under which and the manner in which the soundings were taken by the pilot are quite pertinent:

1. There is no evidence that the pilot had any training whatsoever as a hydrographer in taking soundings or in the use and limitations of a depth sounder.

2. Even among those who did qualify at trial as experts in the field of hydrographic surveying, although there was a great similarity in their results, there was not complete agreement on all points as to the configuration of the bottom and there was some doubt as to the actual location of one of the surveys in relation to the range line.

3. The soundings were taken from his pilot boat by means of an uncalibrated depth sounder during a period when the authorities of Canadian Hydrographic Surveys felt that weather conditions were unsuitable for carrying out a survey.

4. There is no evidence that the soundings were based on any particular methodical sectioning and exploration of the critical area. On the contrary, the evidence indicates that he merely took the soundings on runs in his boat along and in the vicinity of the range line. He did not attempt to determine with any instrument where the dredging was being done nor by talking with anybody actually involved in the dredging.

5. He could not recall even approximately the minimum depth which he found nor is there any evidence of notations made as to the actual state of the tide at any particular time.

6. After the incident of the *Golden Falcon* in 1972, the pilots at Port Dalhousie attempted to locate the shoal but were unable to locate any sounding shallower than 30 feet. Yet, a few weeks later, the hydrographic survey by the defendant revealed the 17 feet and 26 feet soundings.

The decision of the pilot, taken under the circumstances which I have previously described, and

A ce sujet, outre les constatations faites sous la rubrique qui précède immédiatement le présent chapitre, lesquelles fondèrent ma conclusion sur la cause de l'embarquée, les circonstances dans lesquelles et la manière selon laquelle les sondages furent effectués par le pilote sont fort pertinentes:

1. Il n'existe aucune preuve que le pilote ait eu une formation quelconque d'hydrographe en matière de sondages ni qu'il ait su se servir d'un sondeur ou en ait connu les limites intrinsèques.

2. Même parmi ceux reconnus à l'instruction comme experts compétents dans le domaine des levés hydrographiques et bien que leurs résultats aient été fort similaires, il n'y a pas eu accord complet sur tous les points quant à la configuration du fond; certains doutes demeurent quant à la localisation précise de l'un des levés par rapport à l'alignement.

3. Les sondages furent effectués depuis son bateau-pilote au moyen d'un sondeur non calibré à un moment où les responsables des Services de levés hydrographiques du Canada estimaient que les conditions météorologiques n'étaient pas favorables.

4. Il n'y a aucune preuve que les sondages aient été fondés sur quelque méthode particulière d'exploration section par section du secteur critique. Au contraire, la preuve administrée révèle que le pilote s'est borné à effectuer ces sondages en faisant route avec son bateau le long de l'alignement et dans les parages. Il n'a pas tenté d'établir au moyen d'un instrument quelconque où le dragage avait été effectué ni n'a eu de conversation avec les personnes qui s'en sont chargées.

5. Il n'a pu se rappeler même approximativement la profondeur minimale qu'il avait trouvée et aucune note sur l'état réel de la marée, à un moment particulier, n'a été fournie en preuve.

6. Après l'incident du *Golden Falcon* en 1972, les pilotes du port de Dalhousie tentèrent de localiser le haut-fond mais ne trouvèrent aucune profondeur inférieure à 30 pieds. Néanmoins, quelques semaines plus tard, le levé hydrographique de la défenderesse révélait des profondeurs de 17 et de 26 pieds.

La décision du pilote, prise dans les circonstances que j'ai décrites précédemment, compte

particularly in view of the fact that he knew that the high points had existed previous to the dredging and knew or should have known that, until the postdredging survey had taken place and the results announced, there could be no assurance that the shoals had been completely removed, amounted to much more than a mere mistake in judgment of the type which would not constitute negligence at law. He was not justified in relying either on the haphazard and inexpertly conducted soundings which he made or on his ability to conduct proper soundings in the circumstances which prevailed. With regard to the dredging, he had never checked with either the people involved in the actual dredging, the dredging contractor, the Departments of Public Works or of Transport or the harbour master.

I, therefore, conclude that, in acting as he did, under the above-mentioned circumstances, the pilot was negligent when, with full knowledge of the inherent dangers and of the possible consequences and without any justification, he chose to expose the *Golden Robin* on a hazardous course when a tried and relatively safe course existed. I also find that it was this action of the pilot which resulted in the sheering of the ship off the shoal.

#### EFFECT OF MISREPRESENTATION ON CAPTAIN'S DECISION

Although I have found as a fact that the pilot's decision to follow the course which he did was not influenced in any way by any lack of information on the chart or in the two notices to mariners, which lack of information I have found amounted to misrepresentation in the circumstances, there remains the complementary question of whether the Captain would not have agreed to the course suggested by the pilot, had all of that information been supplied by the defendant previous to the accident. In such event, the misinformation would indeed constitute one of the contributory causes of the mishap.

Some of the considerations hereinafter mentioned under the heading "NEGLIGENCE OF CAPTAIN" (refer page 180 *infra*) are relevant to this issue. I will merely mention them here.

tenu particulièrement du fait qu'il savait que de faibles profondeurs avaient existé antérieurement au dragage et qu'il savait ou aurait dû savoir, que tant que le levé d'après dragage n'aurait pas été effectué et les résultats annoncés, il ne pouvait y avoir aucune garantie que tous les hauts-fonds avaient été complètement supprimés, équivalait à beaucoup plus qu'une simple erreur de jugement n'entraînant pas de faute en droit. Il n'était pas justifié de se fier aux sondages qu'il avait effectués au petit bonheur, d'une manière inexperte ni à son aptitude à effectuer de bons sondages dans les circonstances. Quant au dragage, il ne l'avait jamais vérifié ni auprès du personnel qui s'en était chargé, ni auprès de l'entreprise de dragage, des ministères des Travaux publics ou des Transports ou encore de la capitainerie du port.

Je conclus donc qu'en agissant de la sorte, dans les circonstances mentionnées ci-dessus, le pilote a été négligent, puisque, connaissant parfaitement les dangers inhérents et les conséquences possibles il a, sans justification, choisi d'exposer le *Golden Robin* à une route hasardeuse alors qu'il en existait une autre régulièrement empruntée et relativement sûre. Je dis aussi que c'est cette action du pilote qui est à l'origine de l'embarquée du navire au-dessus du haut-fond.

#### EFFET DE L'INDICATION ERRONÉE SUR LA DÉCISION DU CAPITAINE

Certes, j'ai jugé que la décision du pilote de suivre la route qu'il avait choisie n'a été en aucune manière influencée par le manque d'information sur la carte ou dans les deux avis aux navigateurs, manque que j'ai estimé équivaloir à une indication erronée dans les faits; demeure néanmoins la question subsidiaire de savoir si le capitaine n'aurait pas souscrit à la route proposée par le pilote si tous ces renseignements avaient été fournis par la défenderesse antérieurement à l'accident. En un tel cas, l'indication fautive constituerait en vérité l'une des causes contributives de l'accident.

Certaines des considérations dont il est question ci-dessous au chapitre de «LA NÉGLIGENCE DU CAPITAINE» (voir page 180 ci-dessous) s'appliquent ici. Je me bornerai maintenant à les mentionner.

The course from the anchorage was within a compulsory pilotage area. The Captain was totally unfamiliar with those waters. It was evident to him that the course involved passing through comparatively narrow waters at a river estuary over a mud bottom, where the combined effects of wind, ice, tide and currents, would most likely cause constant changes to the configuration of the bottom and that the true situation at that time might bear little resemblance to the information shown on the chart. He knew that the ship had been piloted into the harbour on other occasions without incident. He consequently relied on the knowledge of the pilot as to local up-to-date conditions and on the latter's decision as to the proper course to be followed.

Captain Reid was quite vague as to the approach course which was followed and in his evidence regarding the course and position of the ship in relation to the range line just before the sheering occurred. His evidence on discovery on this last issue did not conform to his evidence at trial. He himself described or characterized his recollection as being approximate or general. I find that he did not discuss the course in any detail with the pilot. Had he done so the pilot would, at the time of the original inquiry held very shortly after the grounding and then later on during his examination for discovery, have been able to recall that he had at least seen a copy of chart 4426 on the *Golden Robin* that night. Similarly, the Captain would have been able to recollect the course much more accurately, in greater detail and with greater assurance, since the course and position of the ship undoubtedly constituted one of the basic questions raised at the time of the inquiry.

Conditions were ideal; one could see everything including the land features quite clearly and there was no need to use radar. There is no evidence whatsoever that the Captain consulted the chart after the ship left the anchorage. If he had, he would have stated so and, furthermore, the pilot who was with the Captain on the bridge at all times, would at least have recalled seeing the chart on the bridge.

I therefore find that in fact the Captain did not consider on the chart the suggested course in any detail either before or during the approach to the

La route suivie depuis le mouillage se trouvait dans une zone de pilotage obligatoire. Le capitaine ne connaissait absolument pas ces eaux. Il lui a paru évident que la route à suivre l'obligeait à s'engager dans un passage relativement étroit dans un estuaire, au-dessus d'un fond de vase dont la configuration était, selon toute vraisemblance, constamment modifiée par les effets combinés du vent, de la glace, de la marée et des courants; l'état réel des lieux à ce moment-là pouvait n'offrir qu'une vague ressemblance avec ce qui était indiqué sur la carte. Il savait que le navire avait déjà été conduit dans le port en d'autres occasions sans incident. En conséquence, il se fiait aux connaissances du pilote pour ce qui était des conditions locales du moment et à sa décision quant à la route appropriée à suivre.

Le capitaine Reid a été fort vague dans sa déposition quant à la route d'atterrissage suivie et à l'égard de la position du navire par rapport à l'alignement, avant que ne se produise l'embarquée. Sa déposition en interrogatoire préalable à ce sujet contredit son témoignage à l'instruction. Il a lui-même qualifié ses souvenirs d'approximatifs ou de généraux. Je constate qu'il n'a pas discuté en détail du cap à suivre avec le pilote. S'il l'avait fait, le pilote aurait, au moment de l'enquête initiale, ouverte peu de temps après l'échouement, et plus tard au cours de son interrogatoire préalable, été à même de se souvenir qu'il avait au moins aperçu une copie de la carte 4426 sur le *Golden Robin* cette nuit-là. De même, le capitaine aurait pu se rappeler la route suivie beaucoup plus précisément et fournir plus de détails, avec plus d'assurance, puisque cette route et la position du navire ont sans doute constitué l'une des principales questions soulevées lors de l'enquête.

Les conditions étaient idéales; on pouvait tout apercevoir, même les caractéristiques de la terre; il n'était pas nécessaire d'avoir recours au radar. Il n'y a aucune preuve que le capitaine ait consulté la carte après que le navire eut quitté le mouillage. S'il l'avait fait, il l'aurait dit et d'ailleurs le pilote, qui est resté à ses côtés sur la passerelle pendant tout ce temps, se serait au moins rappelé avoir vu la carte sur la passerelle.

Je constate donc qu'en réalité le capitaine n'a pas étudié sur la carte la route proposée d'une manière approfondie ni avant ni au cours de l'ap-

range line and the shoal and relied for the decision on the course to be followed on the expertise of the pilot. I conclude on this issue that the plaintiff has failed to establish that the existence of any lack of information, which, I have held, amounted to mis-information, caused or contributed to the accident since neither the pilot nor the Captain was in fact misled by the misinformation. The action must therefore fail on these grounds also since they were the only two who might have been misled and who were responsible for the course followed.

Because the above conclusions might imply that there was negligence on the Captain's part and also because considerable evidence was led by the defendant, including expert evidence, in an attempt to establish its plea of contributory negligence based on the alleged negligence of the Captain, I will deal with this issue notwithstanding the fact that I have found no liability on the part of the defendant.

#### NEGLIGENCE OF CAPTAIN

One Captain Boggild was called as an expert witness of the defendant. With the wisdom afforded by hindsight, it is not difficult to accept the proposition that the plan of approach chosen by Captain Boggild is to be preferred to that agreed to by the Captain of the *Golden Robin*. Even without hindsight, if one were attempting to plot the ideal approach course, merely from the information to be gathered from chart 4426 as amended at the time by the two relevant notices to mariners, and without the benefit of any detailed knowledge of the actual local conditions such as bottom configuration, tides and currents, Captain Boggild's suggested course does appear to be preferable to the course actually chosen, even though Captain Boggild's suggested track involves a 15° change of course (from 285° to 270°) in comparatively narrow waters of between one-half to one cable in width and at a point affording little margin for error.

According to an expert of the plaintiff called in rebuttal, the course suggested by Captain Boggild would be hazardous for precisely that very reason. On applying easy helm of 10° to 15°, the quarter of the *Golden Robin* would be moved out from the original track, a distance of the order of 100 to 130

proche le long de l'alignement et du haut-fond et qu'il s'est fié pour le choix de la route à suivre à la compétence du pilote. Je conclus à ce sujet que la demanderesse n'est pas parvenue à démontrer que le défaut d'information, jugé par moi équivaloir à en fausser le sens, avait causé ou contribué à causer l'accident puisque ni le pilote ni le capitaine n'ont en fait été trompés par cette information fausse. L'action doit donc être déboutée par ces motifs aussi puisqu'il s'agit des deux seules personnes qui auraient pu être induites en erreur, et qui étaient responsables de la route suivie.

Comme les conclusions ci-dessus peuvent laisser entendre qu'il y a eu faute de la part du capitaine et aussi parce qu'une preuve considérable a été administrée par la défenderesse, dont le témoignage de plusieurs experts, dans sa tentative d'étayer son plaidoyer de faute contributive fondée sur la prétendue négligence du capitaine, je traiterai de cette question bien que je n'aie pas jugé la défenderesse responsable.

#### LA NÉGLIGENCE DU CAPITAINE

Un certain capitaine Boggild a été cité à la barre comme expert de la défenderesse. Rétrospectivement, il n'est pas difficile d'admettre que le plan d'atterrissage choisi par le capitaine Boggild doit être préféré à celui accepté par le capitaine du *Golden Robin*. Indépendamment de cela, si l'on devait tenter de tracer la route d'atterrissage idéale en ayant recours uniquement aux informations fournies par la carte 4426, telle que modifiée à l'époque par les deux avis aux navigateurs pertinents, dans l'ignorance des conditions locales réelles et précises, notamment la configuration du fond, les marées et les courants, la route suggérée par le capitaine Boggild paraît préférable à celle choisie bien qu'elle nécessite un changement de cap de 15° (du 285° au 270°), dans un passage relativement étroit, d'une demi-encablure à une encablure, en un point ne laissant que peu de place à l'erreur.

D'après l'expert de la demanderesse cité en réponse, la route suggérée par le capitaine Boggild serait dangereuse précisément pour cette raison. Qu'on mollisse la barre de 10° à 15° et la hanche du *Golden Robin* évitera, ce qui représenterait une distance de 100 à 130 pieds; lorsqu'on trace une

feet and, in planning any route through a narrow channel, this extra width of the ship's path would have to be considered. However, a similar course involving an equally large change of heading and very close to the same point had in fact been adopted and safely used by all local pilots for all deep draft vessels since the incident of the *Golden Falcon* in 1972.

I am, on the balance, prepared to accept Captain Boggild's evidence to the effect that, from an examination of chart 4426, his suggested course would be preferable from the standpoint of good seamanship and navigation to that which Captain Reid apparently agreed to adopt.

It does not necessarily follow, however, that Captain Reid was, because of that fact, guilty of negligence. When, as in the present case, several courses or more than one course are open, failing to adopt the ideal one does not necessarily constitute negligence. The test to be applied is that of the reasonable man, not that of the ideal or the perfect man.

It is true that much greater care and skill is required of a master mariner acting as the Captain and master of a ship than would be required of an ordinary person performing an every-day task, yet the measure is still reasonableness and not perfection. It remains the degree of skill and diligence which is generally to be found in experienced persons discharging their duty under the circumstances prevailing at the time. In other words, the test is what a careful and prudent master possessing the required skills might reasonably be expected to do in any given circumstance. Lord Blackburn stated in *The Stoomvaart Maatschappij Nederland v. The Directors, &c., of The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*<sup>29</sup> at pages 890 and 891:

I should add, to prevent possible misapprehension, that although apart from statute law, the duty which the Court casts upon him who has the management and control of a ship at sea is the same as that which the law casts on those who have the management of a carriage on shore, viz., to take reasonable care and to use reasonable skill to prevent it from doing injury, yet that the different nature of the two things makes a great difference in the practical application of the rule. Much greater care is reasonably required from the crew of a ship who ought

<sup>29</sup> (1880) 5 App. Cas. 876.

route dans une passe étroite, on doit prendre en compte cet espace additionnel. Tous les pilotes locaux avaient cependant adopté en fait une route semblable impliquant un changement de cap aussi important, presque au même point, et ce sans encombre, pour tous les navires à grand tirant d'eau, depuis l'incident du *Golden Falcon* de 1972.

Je suis prêt à accepter comme preuve prépondérante le témoignage du capitaine Boggild voulant que, d'après l'examen de la carte 4426, la route qu'il suggérerait soit préférable du point de vue du bon marin et de la navigation à celle que le capitaine Reid avait apparemment accepté d'adopter.

Il ne s'ensuit pas nécessairement toutefois que le capitaine Reid ait, en cela, commis une faute. Lorsque, comme en l'espèce, plusieurs routes, ou plus d'une route, sont possibles, ne pas adopter la plus idéale ne constitue pas nécessairement une faute. La mesure utilisée est celle de l'homme raisonnable, non celle de l'homme idéal, de l'homme parfait.

Il est vrai que l'on exige d'un officier de marine qui commande un navire une habileté supérieure, une plus grande prudence que celle que l'on requiert de l'homme ordinaire exécutant une tâche quotidienne. Néanmoins, la mesure demeure toujours le raisonnable et non la perfection. Il s'agit toujours du degré d'habileté et de diligence dont font habituellement preuve les personnes expérimentées qui exercent leurs fonctions dans les circonstances du moment. En d'autres mots, l'étalon est ce que l'on attendrait d'un commandant bon marin et prudent ayant les capacités requises dans les circonstances. Lord Blackburn a dit dans l'arrêt *The Stoomvaart Maatschappij Nederland c. The Directors, &c., of The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*<sup>29</sup> aux pages 890 et 891:

[TRADUCTION] Je devrais ajouter, afin de prévenir tout malentendu possible, que l'obligation, mis à part le droit législatif, que la Cour impose au maître d'un navire en mer est identique à celle que le droit impose au voiturier à terre, savoir faire diligence et usage d'une habileté raisonnable afin de ne causer aucun dommage, bien que la nature différente des deux véhicules fasse une grande différence dans l'application pratique de la règle. On attend de l'équipage d'un navire, qui doit scruter l'horizon à des milles de distance, plus de prudence que du

<sup>29</sup> (1880) 5 App. Cas. 876.

to keep a look out for miles, than from the driver of a carriage who does enough if he looks ahead for yards; much more skill is reasonably required from the person who takes the command of a steamer than from one who drives a carriage.

I adopt this statement of the law. The course suggested by Captain Boggild is not ideal in the sense that it involves no risk, because the change of course at the place indicated does include a certain element of risk. It is a course which, on careful analysis, appears to be preferable and no more. It is a question of judgment, for, even after mature consideration, the experts themselves could not agree at trial on whether it was the better course.

The question, which I must ask myself in the case at bar, is whether a person possessing the skills and knowledge required of a competent master of a tanker such as the *Golden Robin*, would probably, in the light of all of the circumstances of this particular case, be considered to have failed to exercise reasonable care in agreeing to the course suggested by the pilot.

It is one thing to choose from a small scale chart what might appear to be the better course and quite another to presume that the course suggested by the pilot which involves lining up on the 260° range well before reaching the narrow waters south of buoy 4D rather than effecting a 15° turn immediately before that point, should not be accepted by a competent Captain exercising reasonable care, or should even, in the circumstances of this case, be put in question by the Captain. On leaving the anchorage the *Golden Robin* entered a compulsory pilotage area. The Captain was obliged by law to receive from the pilot precise directions as to timing, speed and course and would normally be expected to follow them unless he had reason to believe that the safety of the ship or its crew was endangered. Pilot Fearon could be presumed to be, and in fact was, experienced and quite familiar with the area. Captain Reid who had never before been to Port Dalhousie was, in the absence of any evidence or actual knowledge to the contrary, entitled to rely on the familiarity and knowledge of the pilot as to local conditions and, more specifically, as to depths and courses. The *Golden Robin* had, on at least four or five previous occasions in the two preceding years, been safely piloted into Port Dal-

conducteur de voiture qui peut se contenter de regarder à quelques verges devant lui; on exige beaucoup plus d'habileté de celui qui prend le commandement d'un vapeur que de celui qui conduit une voiture.

<sup>a</sup> Je fais mien cet énoncé du droit. La route proposée par le capitaine Boggild n'est pas idéale en ce sens qu'elle ne comporte aucun risque; le changement de route au lieu indiqué comporte un certain élément de risque. C'est une route qui, <sup>b</sup> après une analyse soignée, paraît préférable, sans plus. C'est une question de jugement car, même après une étude approfondie, les experts eux-mêmes n'ont pu s'entendre à l'instruction pour dire qu'il s'agissait d'une route préférable.

<sup>c</sup> La question que je me pose en l'espèce est de savoir si le commandant compétent, ayant l'habileté et les connaissances requises pour diriger un navire-citerne comme le *Golden Robin* aurait, à la <sup>d</sup> lumière de toutes les circonstances de l'espèce, été taxé d'imprudence pour avoir accepté la route proposée par le pilote.

<sup>e</sup> Choisir une route en apparence préférable sur une carte à petite échelle est une chose; présumer que la route proposée par le pilote, qui implique que l'on doit suivre l'alignement 260 bien avant <sup>f</sup> d'arriver au passage resserré au sud de la bouée 4D, au lieu d'effectuer un virage de 15° immédiatement avant ce point, ne devrait pas être acceptée par un capitaine compétent et suffisamment prudent ou même que celui-ci aurait, en l'espèce, dû la mettre en doute, en est une autre. Lorsqu'il quitta <sup>g</sup> le mouillage, le *Golden Robin* entra dans une zone de pilotage obligatoire. La loi obligeait le capitaine à recevoir du pilote des directives précises quant à l'horaire, à la vitesse et à la route; on s'attendrait normalement qu'il les suive à moins d'avoir des <sup>h</sup> raisons de croire que la sécurité de son bâtiment ou de son équipage est en danger. On pouvait présumer que le pilote Fearon était expérimenté (il l'était) et qu'il connaissait fort bien les parages. Le capitaine Reid, qui n'était jamais venu au port de <sup>i</sup> Dalhousie, était, en l'absence de preuves ou d'informations contraires, en droit de se fier à la connaissance que le pilote avait des lieux et des conditions locales et, plus précisément, des profondeurs et des routes à suivre. Le *Golden Robin* <sup>j</sup> avait, à au moins quatre ou cinq reprises auparavant, durant les deux dernières années, été conduit

housie. Although, unfortunately, the Captain does not seem to have been questioned on this point, he may reasonably be presumed to have been aware of this from either the ship's log, the owners, the charterers or the crew. The Captain had no reason whatsoever to suspect that the pilot had chosen to depart from the usual approach plan and was for the first time since 1972 adopting a line of approach along range 260° or that the new course passed over a recently dredged area which had not yet been verified by a postdredging survey. He stated and I accept his evidence on this point, that the pilot never told him that the ship was to be taken through a recently dredged area.

I find that the so-called plan of approach was certainly not discussed with any precision or in any detail. The pilot was completely familiar with the waters and it appears that he would have merely indicated generally the course which he intended to take. According to good seamanship and navigational practice, it is not the custom nor is it considered necessary in such circumstances actually to plot the course of the ship on the chart. Most of the time it would be completely impractical to do so as the pilot frequently boards the ship while it is underway into port. I accept the evidence also that most local pilots do not even refer to a chart but rely entirely on their local knowledge of the waters to guide the ship in. Indeed, he could not recall whether he had in fact even seen chart 4426 on that occasion. Finally, the conditions of sea, weather and visibility were ideal. There was nothing to alert the Captain to any particular danger. It is true that in such places as river estuaries, there is always a much greater possibility of rapid and dramatic changes to the bottom due to silting and to the action and counteraction of currents and tides, but it is precisely due to this that a Captain is entitled to rely on the up-to-date knowledge of the pilot as to local conditions, especially when, as in the present case, the survey on which the soundings, contours and coloured depth indications are established on the chart is several years old.

In those circumstances, I am not prepared to hold that the Captain was in any way negligent in agreeing to the suggested course, nor can I find

sans encombre au port de Dalhousie par les pilotes. Quoique, malheureusement, on ne semble pas avoir interrogé le capitaine sur ce point, on peut raisonnablement présumer que le livre de bord, les propriétaires, les affréteurs ou l'équipage l'avaient renseigné à ce sujet. Il n'avait aucune raison de penser que le pilote avait décidé de s'écarter du plan d'atterrissage habituel et, pour la première fois depuis 1972, de suivre l'alignement 260, ni que la nouvelle route franchissait un secteur récemment dragué sans qu'aucun levé n'ait vérifié ce dragage. Il a affirmé, et j'accepte son témoignage à ce sujet, que le pilote ne lui a jamais dit que le navire devrait franchir un secteur récemment dragué.

Je déclare donc avéré que le prétendu plan d'atterrissage n'a certainement pas été discuté en détail. Le pilote connaissait bien ces eaux et il semble qu'il ait simplement indiqué en général la route qu'il avait l'intention de suivre. Dans ces circonstances, il n'est pas coutumier, ni considéré nécessaire pour le bon marin ni contraire aux bonnes pratiques de navigation, de tracer la route du navire sur une carte. La plupart du temps, ce serait tout à fait impossible car souvent le pilote monte à bord du navire alors que ce dernier fait déjà route vers le port. J'accepte comme fondée la preuve voulant que la plupart des pilotes locaux n'ont même pas recours aux cartes, mais se fient entièrement à leur connaissance des eaux locales pour guider le navire. En vérité, il a été incapable de se rappeler s'il avait vu la carte 4426 à cette occasion. Enfin, l'état de la mer, le temps et la visibilité étaient idéals. Rien n'avertissait le capitaine d'un danger particulier. Il est vrai que dans les estuaires des fleuves, il y a toujours une possibilité plus grande de changements rapides et spectaculaires des fonds par suite de la sédimentation, de l'action et de la réaction des courants et des marées, mais c'est précisément pour cette raison qu'un capitaine se fie aux connaissances supposées à jour du pilote quant aux conditions locales, particulièrement lorsque, comme en l'espèce, le levé, en fonction duquel les sondages, les courbes et les couleurs indiquant les profondeurs ont été établis sur la carte, remonte à plusieurs années.

Dans ces circonstances, je ne suis pas prêt à dire que le capitaine a été négligent de quelque façon en acceptant la route proposée ni ne puis-je consta-

any failure on his part to exercise properly his duties as the master of the *Golden Robin*, in accordance with good seamanship and recognized navigational practice.

#### CAUSE OF GROUNDING

Counsel for the defendant, as an alternative defence, led considerable evidence in an attempt to establish that, even if the defendant were in any way to be held responsible at law for the actual sheering to port of the shoal near range 260, if the ship had responded as it should have to the helm and engine orders which were given after the sheer was noticed, it could not possibly have continued on its course to port across the channel to be damaged as it was on a rock off the shore of Dalhousie Island. On the contrary, according to the defendant, the sheer would quite easily have been controlled by a change of course to starboard and the *Golden Robin* would have continued safely on its way into Port Dalhousie.

Though this issue required several days of trial time and considerable technical and expert evidence, I do not intend to deal in any great detail with the scientific aspects of the evidence. I will, however, make certain general findings of fact based on the expert evidence as a whole as well as the related factual evidence touching upon the occurrences of that night and also comment on certain aspects of the evidence.

Considerable argument was addressed to the time which elapsed between the moment when the sheer first developed and the moment when the ship struck the rock off Dalhousie Island on the opposite side of the channel. This, of course, is very important when attempting to determine whether the ship responded as it should have to the orders given from the bridge and executed in the engine room. The bridge bell log and the engine room log both agree as to the time which elapsed between each order to the engine room. It is true that the entries are generally made to the nearest minute (although some entries show half minutes) and that, by coincidence, both could show either too long or too short a time. But neither the evidence of Fearon nor of the Captain would justify any finding other than that recorded in both

ter quelque carence de sa part à exercer ses fonctions de commandant du *Golden Robin* en bon marin, conformément aux pratiques reconnues en matière de navigation.

*a*

#### LA CAUSE DE L'ÉCHOUEMENT

L'avocat de la défenderesse, comme défense subsidiaire, a administré une preuve abondante pour tenter de démontrer que, même si la défenderesse devait, de quelque façon, être tenue responsable en droit de l'embarquée sur bâbord due au haut-fond près de l'alignement 260, si le navire avait répondu, comme il aurait dû le faire, aux ordres donnés à la barre et aux machines, une fois constatée l'embarquée, il n'aurait pas pu poursuivre sa route sur bâbord et traverser le chenal pour aller s'avarier sur le rocher aux abords de la côte de l'Île Dalhousie, comme il l'a été. Au contraire, d'après la défenderesse, l'embarquée aurait pu facilement être compensée en venant sur tribord et le *Golden Robin* aurait alors poursuivi en toute sûreté sa route jusqu'au port de Dalhousie.

Quoique ce point ait nécessité plusieurs jours d'instruction et une preuve technique et d'expert considérable, je n'ai pas l'intention de m'étendre sur ces aspects scientifiques. Je vais toutefois procéder à certaines constatations générales de fait qui reposent sur la preuve produite par l'ensemble des experts de même que sur celle portant sur les faits reliés à ce qui s'est passé cette nuit-là; je commenterai aussi certains aspects de la preuve administrée.

On a argumenté longuement au sujet du temps écoulé entre le moment où l'embarquée a commencé à se faire sentir et celui où le navire a heurté l'écueil au large de l'Île Dalhousie de l'autre côté du chenal. Ce qui, naturellement, est fort important lorsqu'on cherche à savoir si le navire a répondu comme il aurait dû aux ordres donnés de la passerelle et exécutés dans la salle des machines. Le carnet de passerelle et le carnet de la salle des machines sont d'accord sur les intervalles séparant les ordres donnés à la salle des machines. Il est vrai que les inscriptions sont généralement arrondies à la minute (quoique certaines le soient à la demi-minute) et que, par une coïncidence, l'un pourrait indiquer un temps trop long et l'autre un temps trop court. Mais ni le témoignage de Fearon ni celui du capitaine ne permettent de contredire ce

logs, the one on the bridge being the responsibility of the first officer who recorded the time by the ship's clock as he signalled each order to the engine room on the ship's telegraph and the other that of the engineering officer as he received the signal in the engine room and also recorded it on the log there. There does not appear to be even the slightest suggestion in the evidence that the time spans so recorded would not, in all probability, reflect the true state of affairs.

Although there is some uncertainty as to the degree of sheer which was experienced, I find that it amounted to something approaching but not exceeding 15° to port. When the sheer occurred, the engine was turning slow ahead, i.e., 25 rpm and was manoeuvring at a speed of approximately 4½ knots through the water. The sheering was noticed when it had moved some 1.7° to port whereupon corrective rudder action was taken by ordering right full rudder and the order "half ahead" was given to be followed a few seconds later by "full ahead" (i.e., 75 rpm). Since the ship was in its manoeuvring state and the engine room personnel would have been on the alert at their respective posts, it would have taken approximately ten seconds from the time the sheer was actually noticed for the order for increase of speed to be given and executed, that is, for the engines to commence to respond to the "half ahead" order. "Half ahead" was actually ordered at 4:10 a.m. and, before the engine could attain the number of revolutions ordered, the order of "full ahead" was given. I therefore find that it would not have made any difference if "full ahead" had been ordered immediately rather than "half ahead."

The ship continued to sheer off on a northwesterly course toward the southeast tip of Dalhousie Island. At 4:12 a.m., that is two minutes after the order of "half ahead" was given, "slow ahead" was ordered followed immediately by "dead slow ahead" and approximately one minute later, that is at 4:13 a.m. the bottom on the port side forward struck a rock or rocks on the edge of Dalhousie Island.

qui est inscrit dans les deux carnets, celui de la passerelle étant la responsabilité du premier lieutenant, lequel inscrit les temps d'après la montre du navire tout en transmettant chaque ordre à la salle des machines par le transmetteur d'ordres, et l'autre, celle de l'officier mécanicien, lequel reçoit l'ordre dans la salle des machines et l'inscrit sur le carnet de celle-ci. Il ne paraît pas y avoir la moindre suggestion dans la preuve administrée que les intervalles ainsi inscrits ne reflètent pas, selon toute vraisemblance, l'état réel des choses.

Bien qu'une certaine incertitude demeure quant au degré d'amplitude de l'embarquée subie, je juge qu'elle approchait, sans les dépasser, les 15° sur bâbord. Lorsque l'embarquée se produisit, la machine était à «en avant doucement», c.-à-d. 25 t/mn et le navire avançait à une vitesse d'environ 4½ nœuds. L'embarquée fut perçue une fois le navire déplacé de 1.7° sur bâbord; alors une action compensatrice de la barre fut exercée en ordonnant [TRADUCTION] «la barre à droite toute», puis le commandement [TRADUCTION] «en avant, demi-vitesse» fut donné, suivi, quelques secondes plus tard, du commandement [TRADUCTION] «en avant toute» (c.-à-d. 75 t/mn). Comme le navire manoeuvrait et que le personnel de la salle des machines était en alerte, tous à leur poste, il aurait fallu environ dix secondes à compter du moment où l'embarquée fut perçue, pour donner l'ordre d'accroître la vitesse et l'exécuter, c'est-à-dire pour que les machines commencent à répondre au commandement «en avant, demi-vitesse». Cet ordre fut en fait donné à 4 h 10 du matin mais, avant que la machine puisse atteindre le nombre de tours demandés, le commandement «en avant toute» avait été donné. Je constate donc que si on avait donné le commandement «en avant toute» immédiatement plutôt que «en avant, demi-vitesse», cela n'aurait fait aucune différence.

Le navire continua d'embarquer au nord-ouest en direction de la pointe sud-est de l'Île Dalhousie. A 4 h 12 du matin, soit deux minutes après que le commandement «en avant, demi-vitesse» a été donné, on ordonna [TRADUCTION] «en avant doucement» puis, immédiatement après, [TRADUCTION] «en avant très doucement» et, environ une minute plus tard, soit à 4 h 13, la carène toucha un ou des écueils par bâbord aux abords de l'Île Dalhousie.

The evidence of both the Captain and the pilot establishes quite clearly that, in the two minutes which elapsed from the moment that the order "half ahead", followed almost immediately afterwards by "full ahead", was given until the order "slow ahead" was given, the ship's engine never reached its maximum revolutions of 75 rpm at manoeuvring speed. The Captain stated that it had reached 50 rpm and the pilot, 65 rpm. I am much more inclined to accept the Captain's evidence rather than the pilot's mainly because of the former's greater familiarity with the ship and also in view of the fact that the pilot believed that the maximum rpm at manoeuvring speed was 95 rpm in lieu of 75 rpm. I therefore find that the ship had only reached 50 rpm in two minutes from a speed of 25 rpm when the order was first given to correct the sheer.

On the issue of the time required to increase from 25 rpm "slow ahead" to 75 rpm "full ahead" at manoeuvring speeds, Captain Reid stated that it would take between 25 to 40 seconds while Mr. Cowing who had been the chief engineer of the *Golden Robin* for one and a half years and left the ship in August 1970, stated that it would take about thirty seconds. The latter also stated that loss of vacuum and steam will cause an engine to slow down even though there is no change in the controls. He also stated that this would be noticed in the engine room. Although the ship's documents do not indicate that the engine was defective at that time, no witness was called who was present in the engine room on that night. Even allowing ten seconds for total reaction time, which I find on the evidence to be ample, the engine should have taken between 35 to 50 seconds to reach 75 rpm. The evident lack of engine response remains completely unexplained. There is no evidence that there was any defect with the rudder or in the steering system and I must conclude that they were functioning properly. All experts seem to agree that the proper corrective engine and helm orders were given as soon as the sheer was noticed. The engine room bell order book indicates that the orders were received and properly executed on time. There is an exact correlation between that log and the bridge movement book.

Le témoignage du capitaine et du pilote est formel: dans les deux minutes qui se sont écoulées entre le moment où le commandement «en avant, demi-vitesse», suivi presque immédiatement par «en avant toute» a été donné et celui où le commandement «en avant doucement» l'a été, la machine ne parvint pas à atteindre le nombre de tours maximal, soit 75 t/mn, de vitesse de manoeuvre. Le capitaine a déclaré qu'elle avait atteint 50 t/mn et le pilote, 65. Je serais enclin à préférer le témoignage du capitaine à celui du pilote vu sa plus grande connaissance du navire et vu aussi que le pilote croyait que le nombre maximal de tours à la vitesse de manoeuvre était de 95 et non de 75. Je constate donc comme avéré que le navire n'avait atteint que 50 t/mn, en deux minutes, depuis sa vitesse de 25 t/mn, lorsque le premier ordre pour compenser l'embarcée fut donné.

Quant à la question du temps requis pour passer, à la vitesse de manoeuvre, de 25 t/mn, «en avant doucement», à 75 t/mn, «en avant toute», le capitaine Reid a déclaré que cela devait prendre entre 25 à 40 secondes alors que M. Cowing, qui fut chef mécanicien du *Golden Robin* pendant un an et demi, ayant quitté le navire en août 1970, a affirmé que cela devait prendre environ trente secondes. Ce dernier a aussi déclaré qu'une diminution du vide et une perte de vapeur ralentissent les machines même si on ne touche pas aux commandes. On aurait dû, selon lui, le remarquer dans la salle des machines. Les papiers de bord n'indiquent pas que la machine ait été défectueuse à ce moment-là, mais on n'a cité aucun témoin qui aurait été présent dans la salle des machines cette nuit-là. Même en allouant dix secondes pour un temps total de réaction, ce qui me paraît, d'après la preuve administrée, fort généreux, la machine aurait dû prendre entre 35 et 50 secondes pour atteindre les 75 t/mn. L'absence évidente de réponse de la machine demeure complètement inexpliquée. Il n'y a aucune preuve de l'existence d'un défaut de la barre ou de l'appareil à gouverner et je dois conclure qu'ils fonctionnaient normalement. Tous les experts semblent s'accorder pour dire que les ordres de compenser donnés à la machine et à la barre le furent dès que l'embarcée fut perçue. Le carnet de la salle des machines indique que les ordres furent reçus et régulièrement exécutés en temps voulu. Il y a une corrélation exacte entre ce carnet et celui de la passerelle.

Although the onus of establishing that the engine was defective is clearly on the defendant, the evidence adduced would require some explanation on the part of the plaintiff, failing which one would have to conclude that, on a balance of probabilities, the engine's response was grossly defective, that is, less than 40% of what it should have been. In the case of a ship, there is always the requirement that reasonable care be taken by the owner to ensure that it may be navigated with safety and that the hull, machinery and equipment are in reasonably good working order. Where there is evidence of a gross lack of response as in the present case and there is no explanation to the effect that it might have been due to a sudden defect which could not reasonably have been foreseen or prevented, then, the natural conclusion is that the defect was due to lack of reasonable care or maintenance of the machinery.

An expert of the defendant, one Dr. Corlett, testified that, independently of the results of any tank tests which he caused to be taken in Holland, if the rpm had increased to 75 within one minute there would have been no possibility of grounding on Dalhousie Island. He testified further that, as a result of his view which he arrived at following his study of the evidence taken at the inquiry and on the discoveries, to the effect that the *Golden Robin* should not have grounded at all, he caused a scale model of the ship to be constructed at Netherlands Ship Model Basin, Wageningen, Holland. It was tested there in their special test tank. The general configuration of the bottom in the vicinity of the range line and shoal were reproduced in the tank and several tests involving various engine and rudder programs were run.

As a result of the tests, Dr. Corlett came to the conclusion that the grounding was not caused by an uncontrollable sheer off the shoal or lump but rather that a moderate sheer developed which proved uncontrollable due to the lack of engine response.

There were some discrepancies between the configuration of the bottom as represented in the tank, and part of the sea bottom itself, for instance, one spot sounding was higher in the model than on the actual shoal and the shore of Dalhousie Island was not reproduced in the model. The courses followed

Quoique la charge de démontrer que la machine ne fonctionnait pas normalement appartienne de toute évidence à la défenderesse, la preuve administrative semble exiger quelque explication de la demanderesse faute de quoi on doit conclure, vu la prépondérance de preuves, que le rendement de la machine était très mauvais, soit moins de 40% de la normale. Dans le cas d'un navire, l'obligation que le propriétaire en prenne un soin raisonnable pour s'assurer qu'il est apte à la mer et sûr et que la coque, les machines et l'armement sont raisonnablement en bon état, demeure toujours. Lorsque preuve est faite d'une carence importante du temps de réponse de la machine, comme en l'instance, et qu'on ne peut expliquer comment cela aurait pu être causé par un vice soudain, qu'on ne pouvait raisonnablement prévoir ni prévenir, la conclusion logique est que ce défaut est dû à un manque d'entretien raisonnable de la machine.

Un expert de la défenderesse, un certain M. Corlett, a déclaré dans son témoignage qu'indépendamment des résultats des essais en bassin qu'il avait fait faire en Hollande, si l'on avait atteint 75 t/mn en une minute, il n'y aurait eu aucune possibilité d'échouement sur l'Île Dalhousie. Cette opinion, fondée sur l'étude de la preuve administrative lors de l'enquête et des interrogatoires préalables et selon laquelle le *Golden Robin* n'aurait pas dû s'échouer, l'avait amené à faire construire un modèle, à l'échelle du navire, en Hollande, au Netherlands Ship Model Basin, à Wageningen. On y procéda à des essais avec ce modèle dans le bassin d'essai spécial. La configuration générale du fond aux environs de l'alignement et le haut-fond furent reproduits dans le bassin et on procéda à plusieurs essais, en faisant fonctionner la machine et l'appareil à gouverner de différentes façons.

Les résultats de ces essais amenèrent M. Corlett à conclure que l'échouement n'était pas dû à une embardée incontrôlable causée par le haut-fond ou une bosse mais plutôt que l'embarquée, de faible amplitude, devint incontrôlable par suite de l'absence de réponse des machines.

La configuration du fond reproduite dans le bassin ne correspondait pas exactement au fond de la mer; ainsi la profondeur en un point de sondage était plus faible dans le modèle que sur le haut-fond véritable et la rive de l'Île Dalhousie n'était pas reproduite dans le modèle. Les routes suivies

did not correspond exactly to that apparently taken by the *Golden Robin* and it is clear that it is impossible to reproduce exactly to scale by means of a model all the relative forces of rudder, propeller, bank action and currents, and their interactions.

However, the following opinion was expressed by Dr. Corlett, with which Dr. Beck, the expert witness called in rebuttal by the plaintiff, did not disagree:

1. A ship responds to controls better than a model.
2. The effect of propeller thrust is greater in a model than in a ship.
3. As a net result, in the type of ship being considered, the ship would turn about 5% more efficiently than the model.
4. The sheer effect of approaching a bank is more marked in a model than in the case of a ship.

The largest sheer obtained with corrective rudder and engine action in the model tests was eight degrees and without any corrective action the largest sheer was fourteen degrees. For the tests 55 seconds were allowed for engine increase from 25 rpm to 75 rpm and I consider this quite generous in view of the evidence as to what the ship should be capable of doing even having regard to its age.

In so far as the tests are concerned, although there are inaccuracies and certain allowances must be made for possible errors and variations when compared to the true situation and, although the conclusions of Dr. Corlett required that some mathematical interpolations be made, I am of the view that the effect of all these factors is comparatively minimal. Dr. Corlett convinced me that the proposition which he advanced would be capable of supporting a large margin of error and still remain basically valid. The tests if they were intended to be used to determine such things as course, speed, distance travelled and point of impact with any degree of mathematical precision, would be open to serious objections as to their probative value, but I am satisfied that they are close enough to reality and quite accurate enough to determine the general proposition that, had the engines responded as one might reasonably expect that they should, the *Golden Robin* would have

ne correspondaient pas exactement à celles du *Golden Robin* et il est clair qu'il est impossible de reproduire parfaitement à l'échelle dans un modèle les forces respectives du safran, de l'hélice, de l'action du fond et des courants et leurs interactions.

Toutefois, M. Corlett a exprimé l'opinion suivante, que M. Beck, l'expert que la demanderesse avait appelé en réponse, n'a pas contredite:

1. Un navire obéit aux commandes mieux qu'un modèle.
2. L'effet de la poussée de l'hélice est plus importante sur un modèle que sur un navire.
3. Il en résulte qu'un navire du type étudié vire avec une efficacité de 5% supérieure à celle du modèle.
4. L'embarquée causée par l'approche d'un banc est plus marquée dans un modèle que dans le cas d'un navire.

L'embarquée la plus importante obtenue, avec compensation de la barre et de la machine, lors des essais avec le modèle, fut de huit degrés et, sans compensation, de quatorze degrés. Lors des essais, 55 secondes furent accordées aux machines pour passer de 25 à 75 t/mn, ce que je considère fort généreux vu la preuve faite des capacités du navire compte tenu de son âge.

Au sujet de ces essais, bien qu'il y ait des inexactitudes et qu'il faille allouer une marge d'erreur et tenir compte des différences par rapport à la situation réelle et bien que les conclusions de M. Corlett exigent certaines interpolations mathématiques, je suis d'avis que l'effet de tous ces facteurs est relativement minime. M. Corlett m'a convaincu que la proposition qu'il a avancée peut supporter une large marge d'erreur tout en demeurant valide pour l'essentiel. Si ces essais visaient à déterminer, par exemple, la route suivie, la vitesse, la distance parcourue et le point d'impact, avec un certain degré de précision mathématique, on aurait pu douter sérieusement de leur valeur probante; mais je suis convaincu qu'ils sont suffisamment près de la réalité et exacts pour permettre de vérifier la proposition générale voulant que, si les machines avaient répondu comme on pouvait raisonnablement s'y attendre, le *Golden Robin* serait sorti de son embarquée sans s'échouer sur l'Île Dalhousie où

recovered from the sheer without grounding on Dalhousie Island, where the damage occurred.

However, I consider the lack of engine response as a contributing cause as opposed to the sole cause of the grounding. The defect, whichever it was, must probably have existed at the time of the sheering. The sheering and the engine failure were joint effective causes of the grounding.

I find further that the lack of engine response was a serious one and is probably due to a defect in the engine, the existence of which, failing any explanation to the contrary, leads one to the conclusion that it was attributable to either poor maintenance or failure to reasonably inspect the engine. Either one of these would constitute lack of reasonable care in ensuring that the machinery is in reasonably good working order.

#### DAMAGES

The *Golden Robin* had been on hire under a three year time-charter when the accident occurred. After receiving temporary repairs in Dalhousie, it was taken to a shipyard in Baltimore, U.S.A., where a survey of the damage was carried out and an estimate of the cost of repairing the hull was obtained. It was subsequently decided not to repair the ship but to sell it to a Spanish firm of shipbreakers for demolition and scrap.

An issue was raised which occurs quite frequently, especially in admiralty cases, when the repairs are not carried out, namely, whether the amount required to compensate for the damage to the ship itself should be based on the total estimated cost of repairs or on the difference between the actual value of the ship immediately before and immediately after the accident.

As I am dismissing the action, no useful purpose would be served in my deciding this issue or further legal issues raised such as whether certain damages should be calculated in accordance with the "breach day rule", i.e., at the discount rate existing between the United States and the Canadian dollar as of the date of the accident or at the payment date, judgment date or date of institution of the proceedings, or the further issue of whether loss of use in such cases should be calculated only to the date when the decision is made

les dommages se sont produits.

Cependant, je considère la carence de la machine à répondre comme une cause contributive et non comme la cause unique de l'échouement. Le vice, quel qu'il ait été, doit avoir existé au moment de l'embarquée. L'embarquée et le mauvais fonctionnement de la machine combinés, ont été les causes effectives de l'échouement.

Je constate aussi que la carence de la machine à répondre était grave, probablement due à un défaut dont l'existence, en l'absence d'explications contraires, conduit à conclure qu'il était attribuable soit à un mauvais entretien, soit à un manque déraisonnable d'inspection. Dans l'un comme dans l'autre cas, on ne s'est pas assuré avec une diligence raisonnable que la machine était raisonnablement en bon état de fonctionnement.

#### LES DOMMAGES

Le *Golden Robin* avait été affrété à temps, pour une durée de trois ans, lorsque l'accident se produisit. Après quelques réparations temporaires à Dalhousie, il fut dirigé sur le chantier maritime de Baltimore (É.-U.) où l'on effectua une inspection des dommages ainsi qu'une évaluation du coût de réparation de la coque. Subséquemment, on décida de ne pas réparer le navire mais de le vendre à la ferraille à une firme espagnole.

Ce qui a soulevé un litige fort fréquent, spécialement dans les affaires maritimes; lorsque les réparations ne sont pas effectuées, il faut déterminer si l'indemnisation des dommages occasionnés au navire doit être fondée sur l'évaluation du coût total des réparations ou sur la différence entre la valeur réelle du navire immédiatement avant l'accident et celle immédiatement après.

Comme je rejette l'action, il ne servirait à rien de résoudre ce litige ni certains autres points de droit soulevés, comme celui de savoir si certains dommages devraient être calculés conformément à la [TRADUCTION] «règle du jour du dommage», c.-à-d. au taux d'escompte existant entre le dollar canadien et le dollar américain au jour de l'accident ou du paiement, à la date du jugement ou à la date de l'institution de l'instance; ou comme celui de savoir si la perte d'usage dans ces cas-là doit être calculée comme s'arrêtant à la date où il est

to sell rather than repair, or to the date of the contract of sale or to the date of delivery of the ship. Should an appellate tribunal come to a different conclusion than I as to liability, it will be in an equally good position to determine these points of law and to assess damages accordingly providing all the required findings of fact are made by this Court.

As I see them, the required findings of fact including assessments of itemized amounts and several facts admitted by the parties are as follows:

1. The *Golden Robin* went directly into port after the grounding, without stopping, and off-loaded its oil cargo that very day, namely on the 30th of September, 1974. It is, by agreement of the parties, to be considered as having gone off hire on the following day, that is on the 1st of October, 1974.

2. It remained in Port Dalhousie from the 30th of September to the 7th of October, left for Baltimore for its survey on the 7th of October, arriving on the 11th, and was surveyed on the 12th and 13th of October.

3. A decision was taken by the owners to sell the ship for demolition on the 1st of November, 1974.

4. It was sold in damaged condition to Spanish shipbreakers by contract dated the 7th of November, 1974.

5. It was delivered to the purchaser on the 25th of November, 1974.

6. It would have taken 44 consecutive days to effectuate the repairs had the repairs taken place.

7. The amount of \$3,591.91 CAN was expended for divers services at Port Dalhousie.

8. The loss of use *per diem* amounted to \$4,594.45 U.S.

9. The agreed estimated cost of repairs would have been \$844,429 U.S.

10. The sale price of the damaged vessel paid by the shipbreakers was \$885,000 U.S.

11. The agreed value of the U.S. dollar was as follows:

décidé de vendre plutôt que de réparer ou à la date du contrat de vente, ou encore à la date de délivrance du navire. Si une juridiction d'appel en vient à une conclusion différente quant à la responsabilité, elle sera en aussi bonne posture pour décider du droit et pour évaluer les dommages en conséquence pourvu que tous les faits aient été constatés par la Cour.

Voici comment je perçois ces faits, y inclus les évaluations, poste par poste, et les divers aveux des parties:

1. Le *Golden Robin* gagna directement le port après l'échouement, sans stopper, et y déchargea sa cargaison d'hydrocarbures le même jour, soit le 30 septembre 1974. Les parties sont convenues de le considérer comme n'étant plus nolisé le jour suivant, soit le 1<sup>er</sup> octobre 1974.

2. Il demeura au port de Dalhousie du 30 septembre au 7 octobre, appareilla à destination de Baltimore le 7 octobre pour y être inspecté, y arriva le 11 et fut inspecté les 12 et 13.

3. Les propriétaires décidèrent de vendre le navire à la ferraille le 1<sup>er</sup> novembre 1974.

4. Il fut vendu avarié à des ferrailleurs espagnols, par contrat, en date du 7 novembre 1974.

5. Il fut délivré à l'acheteur le 25 novembre 1974.

6. Il aurait fallu 44 jours consécutifs pour effectuer toutes les réparations.

7. La somme de \$3,591.91 canadiens fut dépensée pour divers services fournis dans le port de Dalhousie.

8. Le manque à gagner, par jour, s'élevait à \$4,594.45 américains.

9. Selon l'estimation convenue entre les parties, le coût des réparations aurait été de \$844,429 américains.

10. Le prix de vente du bâtiment endommagé, payé par les ferrailleurs, fut de \$885,000 américains.

11. La valeur convenue du dollar américain était:

as of date of accident	\$1.02 CAN	au jour de l'accident	\$1.02 canadien
as of date of proceedings	} \$1.15 CAN	à la date d'institution	} \$1.15 canadien
as of date of payment		de l'instance	
as of date of judgment		à la date du paiement	
		à la date du jugement	

## 12. Value of ship in undamaged condition:

## 12. La valeur du bâtiment avant qu'il ne soit avarié:

On this issue several expert appraisers were called by both parties. They all endeavoured to establish the market value of the *Golden Robin* by what is termed the "desk appraisal" method, that is by considering the sale of tankers of somewhat similar tonnage about the time when the damage occurred and without inspecting either the *Golden Robin* or any of the vessels used as comparisons or applying anything approaching an individual consideration of the actual physical state of or quality of construction of the hull machinery or equipment. The details of each sale were extracted from official lists and reports of sales of commercial and other ships and craft. No attempts were made to obtain from the vendors, the purchasers, their agents or any other person any particular details as to the reason for either selling or buying, in other words, to find out whether any of the vendors were under any particular pressure to sell or whether any of the purchasers had any overriding and pressing motive for buying. In no case were particulars of the actual condition of the ship, including the *Golden Robin*, obtained. The only considerations regarding condition were dates of last survey and age. In only one or two cases was it known whether the ship, at the time of sale, was subject to a time-charter. Charter terms were not known. Yet, it seems obvious that the sale price may well be affected by the terms of any charter to which a ship is subject at time of sale.

Adjustments for age were made by applying a mathematical formula consisting of a fixed percentage for annual depreciation. Each expert would apply a depreciation factor (on the basis of a fixed annual percentage) in order to adjust for age and to express the value of the vessel under consideration in terms of the age of the *Golden Robin*. There was not too much consensus as to what the actual depreciation figure should be. All

A ce sujet, plusieurs évaluateurs experts furent cités par les deux parties. Ils ont tous cherché à établir la valeur marchande du *Golden Robin* par la méthode dite de [TRADUCTION] «l'évaluation sur le papier», c.-à-d. en comparant les ventes de navires-citernes de tonnage à peu près similaire, approximativement à l'époque de l'avarie, sans inspection ni du *Golden Robin* ni des navires mis en comparaison et sans égard pour l'état physique réel ni la qualité de construction de la coque, des machines ou de l'armement de chacun. Les détails de chaque vente ont été extraits des listes officielles et des rapports de vente de navires et bateaux de commerce ou autres. Aucune démarche n'a été tentée pour obtenir des vendeurs, des acheteurs, de leurs agents ou de quelque autre personne des détails sur les motifs de la vente ou de l'achat, pour savoir, autrement dit, si certains vendeurs n'étaient pas relativement obligés de vendre ou certains acheteurs d'acheter. En aucun de ces cas, y compris dans celui du *Golden Robin*, a-t-on obtenu quelque détail sur la condition réelle du navire. Les seuls critères retenus au sujet de l'état du navire ont été les dates de la dernière inspection et l'âge. Ce n'est que dans un ou deux cas que l'on savait que le navire, au moment de la vente, était affrété à temps. Les modalités d'affrètement n'étaient pas connues. Et pourtant il semble évident que les termes de tout affrètement auxquels le navire est assujéti au moment de la vente peuvent fort bien influencer sur le prix de vente.

On a procédé à des ajustements en fonction de l'âge du bâtiment en appliquant une formule mathématique consistant en un pourcentage fixe par année de dépréciation. Chaque expert a appliqué un coefficient de dépréciation (fondé sur un pourcentage annuel fixe) pour l'âge et a exprimé la valeur du bâtiment considéré en fonction de l'âge du *Golden Robin*. Les experts ne s'entendaient pas sur ce coefficient de dépréciation. Ils ont tous

stated that their figure was the "normal one" which they invariably applied to all sales of vessels when adjusting for age. Yet, none could properly justify the choice of their percentage figure over that of the others. In each case the number of sales considered was so limited that it is difficult to term the exercise a consideration of a real market as opposed to a mere comparison with a very limited number of individual sales. It has often been said that "one sale does not a market make." A consideration of only two or even three sales is not much better. The only appraiser who considered more than three sales took sales of motor diesel ships into consideration and the other four completely rejected this approach.

Of the five experts called, the following figures were used for age adjustment: three used 5% of depreciated value, one used 6¼% of the depreciated value, and one used a straight 5% annual depreciation. One considered two sales, three considered three sales, and one considered five sales. None of the sales used as comparison by the two experts of the plaintiff were used by any of the three experts of the defendant. Some appraisers made adjustment for speed and others did not. The one appraiser who considered some motor tankers made a percentage adjustment downwards to arrive at the value of a comparative steam turbine such as the *Golden Robin*.

On the whole, the evidence, in so far as market value is concerned, was meagre and the quality was not too satisfactory: it appeared to me that some of the appraisers lacked the objectivity required of experts and others were unable to satisfactorily explain their conclusions on certain items of appraisal. Once the formulae applied by the appraisers were chosen, the so-called market value could have been determined by any person with no more expertise than a rudimentary knowledge of arithmetic. Since the only evidence available as to value was the evidence as to market value, the Court has no choice but to base its findings upon it.

déclaré que leur coefficient était [TRADUCTION] «l'habituel», celui invariablement appliqué à toutes les ventes de navires comme ajustement pour l'âge. Pourtant, aucun n'a pu justifier son choix de préférence à celui des autres. Dans chaque cas, le nombre de ventes considérées était tellement limité qu'il était difficile de parler de l'étude d'un marché véritable et non d'une simple comparaison d'un nombre fort limité de ventes individuelles. On a souvent répété que [TRADUCTION] «une vente ne fait pas un marché». La comparaison de deux ou même de trois ventes ne vaut guère mieux. Le seul évaluateur qui étudia plus de trois ventes a pris en considération les ventes de navires à moteur diesel alors que les quatre autres rejetèrent complètement cette façon de procéder.

Voici les chiffres qu'utilisèrent les cinq experts appelés à témoigner pour l'ajustement en fonction de l'âge: trois ont choisi 5% comme facteur de dépréciation, un autre 6¼% et un autre 5% par an purement et simplement. L'un a étudié deux ventes, trois autres, trois ventes et un autre, cinq ventes. Aucune des ventes servant à la comparaison choisies par les deux experts de la demanderesse ne l'a été par l'un des trois experts de la défenderesse. Certains évaluateurs opéraient un ajustement en fonction de la vitesse, d'autres non. Le seul évaluateur qui a pris comme point de comparaison des pétroliers à moteur procéda à un rajustement, en pourcentage, à la baisse, afin d'obtenir la valeur comparative d'un navire à turbines à vapeur comme le *Golden Robin*.

Dans l'ensemble, la preuve administrée relativement à la valeur marchande s'est révélée plutôt maigre, d'une qualité peu satisfaisante: il m'a semblé que certains évaluateurs ne manifestaient pas l'objectivité requise d'un expert et que d'autres étaient incapables d'expliquer d'une manière satisfaisante leur conclusion pour certains postes de leur évaluation. Une fois choisies les formules appliquées par l'évaluateur, la prétendue valeur marchande aurait pu être déterminée par quiconque possède une connaissance rudimentaire de l'arithmétique, sans qu'il soit nécessaire d'être expert. Mais comme la seule preuve disponible à ce sujet est celle relative à la valeur marchande, la Cour n'a pas d'autre choix que de fonder ses constatations sur celle-ci.

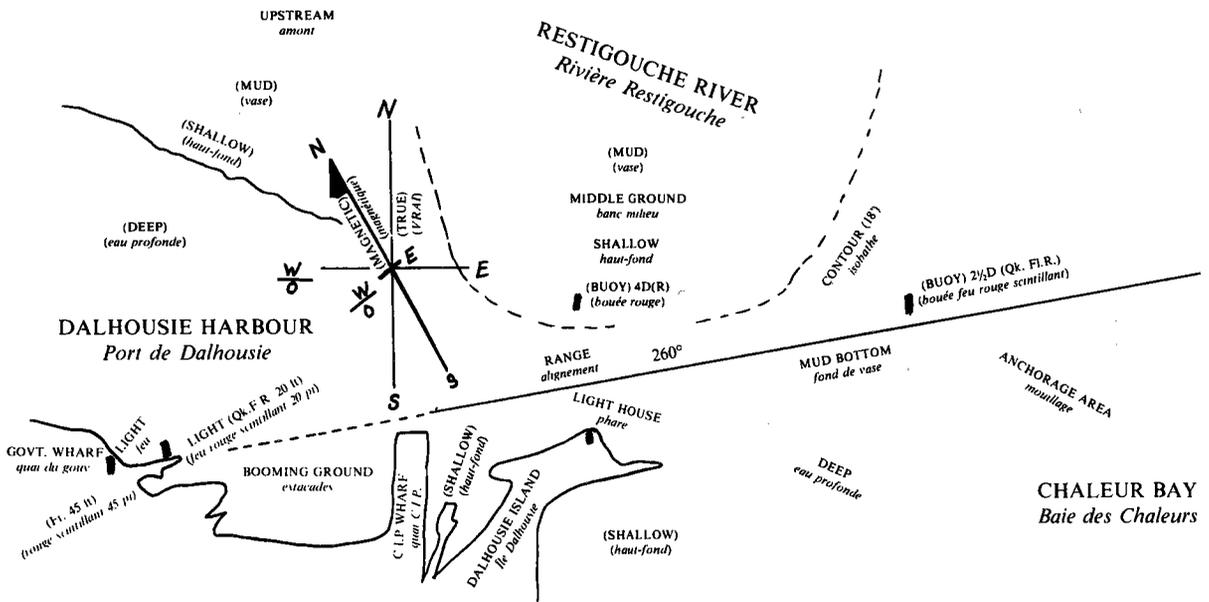
After considering the five reports and the evidence of the experts at trial and eliminating those estimates which, on the whole, appear to be inordinately high or inordinately low, I arrive at the conclusion that the market value of the *Golden Robin*, immediately previous to the accident, was \$1,930,000 U.S.

For the reasons previously stated, this action will be dismissed with costs.

Considérant les cinq rapports et la preuve des experts administrée à l'instruction et éliminant les valeurs qui, dans l'ensemble, paraissent inhabituellement élevées ou inhabituellement basses, j'arrive à la conclusion que la valeur marchande du *Golden Robin*, immédiatement avant l'accident, était de \$1,930,000 américains.

Par les motifs donnés précédemment, l'action est rejetée avec dépens.

APPENDIX "A"/ANNEXE «A»



SKETCH NOT TO SCALE (FOR ORIENTATION PURPOSES ONLY)  
 SCHÉMA NON À L'ÉCHELLE (À TITRE D'INDICATIONS SEULEMENT)