

T-3171-75

T-3171-75

Dollina Enterprises Limited (Plaintiff)

v.

John Michael Wilson-Haffenden, Ronald Lindsey Smith, Harold Fenton and Eberhard Baehr and all other persons having claims against the plaintiff, its ship *Joan W. II* or the fund hereby to be created (Defendants)

Trial Division, Mahoney J.—Vancouver, April 6, 7 and 28, 1976.

Maritime law—Ships colliding—Defendants found entitled to recover 100% of damages—Total assessed at \$99,964—Plaintiff bringing action to limit liability—Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, ss. 647(2)(d),(f), 651(1)—Collision Rule 24(a), SOR/65-395—Gold Franc Equivalent Order, SOR/75-369.

A collision occurred between plaintiff's vessel and defendants' vessel, and this Court held that defendants' damages, some \$99,964, were totally recoverable. Plaintiff's appeal against the Prothonotary's report was dismissed, and this action to limit liability was commenced.

Held, the action is dismissed; plaintiff cannot limit its liability. It is a basic proposition that if a shipowner engages a master whom he has good reason to believe is fully competent to perform his duties, in the absence of other circumstances, the owner cannot be found at fault for, or privy to, acts or omissions of the master while performing a duty entirely within his sphere of responsibility. The skipper of plaintiff's vessel was performing a duty wholly within his sphere of responsibility; however, the standard by which the shipowner must measure the master's competence is that of the ordinary, reasonable shipowner. While there is no question of privity here, there is fault. Had the shipowner's standard been that of the reasonable shipowner, he would have satisfied himself by examination that the master would navigate safely, and, if not so satisfied, would have issued appropriate orders. The owner here did neither, thereby contributing to the accident. As to the amount of the limitation which would have arisen, had plaintiff been so entitled, defendants' argument that, under section 651(1)(b) of the *Canada Shipping Act*, the Canadian dollar equivalent of 1,000 gold francs should be established with reference to the date of the mishap, and that since there was then no specification by the Governor in Council, the market price of gold at that date should be the basis is consistent with the general common law principle. However, there is no evidence that the market price was \$91.50 per troy ounce at the date of the collision (on which defendants' amount was based) nor that the market price was the accepted basis of such calculations before the making of the *Gold Franc Equivalent Order*.

Dollina Enterprises Limited (Demanderesse)

c.

John Michael Wilson-Haffenden, Ronald Lindsey Smith, Harold Fenton, Eberhard Baehr et toutes les autres personnes ayant des réclamations contre la demanderesse, son navire le *Joan W. II* ou contre le fonds constitué aux présentes (Défendeurs)

Division de première instance, le juge Mahoney—Vancouver, les 6, 7 et 28 avril 1976.

Droit maritime—Abordage—Défendeurs jugés fondés à recouvrer 100% des dommages-intérêts—Total évalué à \$99,964—La demanderesse intente une action en limitation de responsabilité—Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 647(2)d),f) et 651(1)—Règles sur les abordages, art. 24a), DORS/65-395—Décret sur l'équivalent du franc-or, DORS/75-369.

Un abordage a eu lieu entre le bateau de la demanderesse et celui des défendeurs et cette cour a statué que les défendeurs étaient fondés à recouvrer tous les dommages-intérêts, soit \$99,964. La demanderesse a été déboutée de son appel du rapport du protonotaire et a introduit la présente action en limitation de responsabilité.

Arrêt: l'action est rejetée; la demanderesse ne peut pas limiter sa responsabilité. C'est un principe fondamental que lorsqu'un armateur engage un capitaine au sujet duquel il a de bonnes raisons de croire qu'il possède la compétence voulue pour exercer ses fonctions, on ne peut conclure, en l'absence d'autres faits, à la faute ou complicité de ce propriétaire pour les actes ou omissions du capitaine, alors que ce dernier remplit des fonctions qui lui reviennent pleinement. Le capitaine du bateau de la demanderesse remplissait une fonction qui entrait pleinement dans ses attributions; cependant, la norme d'évaluation sur la base de laquelle un armateur doit apprécier la compétence d'un capitaine est celle de l'armateur ordinaire, raisonnable. En l'espèce, il n'est pas question de complicité mais de faute. Quand les normes adoptées par l'armateur sont celles de l'armateur raisonnable, il s'assure, au moyen de vérifications, que son capitaine navigue prudemment et, s'il n'en est pas convaincu, il donne les directives appropriées. En l'espèce, le propriétaire n'a rien fait de la sorte et a, de cette façon, contribué à l'accident. Quant au montant auquel la demanderesse aurait le droit de limiter sa responsabilité, les défendeurs font valoir qu'en vertu de l'article 651(1)(b) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, il y a lieu de fixer l'équivalent de 1,000 francs-or en dollars canadiens en tenant compte de la date de l'abordage au motif qu'à cette date il n'y avait pas encore de spécifications du gouverneur en conseil et qu'il faut en conséquence se fonder sur le prix de l'or sur le marché à cette époque conformément au principe général de *common law*. Néanmoins, aucune preuve ne démontre que le prix du marché à la date de l'abordage atteignait \$91.50 l'once troy (dont dépend le montant soulevé par les défendeurs) ni qu'avant la proclamation du *Décret sur l'équivalent du franc-or* on recourait couramment au prix du marché pour effectuer ces calculs.

Lennard's Carrying Co. v. Asiatic Petroleum Co. [1915] A.C. 705; *Stein v. The "Kathy K"* (1976) 62 D.L.R. (3d) 1; *Standard Oil Co. of New York v. Clan Line Steamers Ltd.* [1924] A.C. 100 and *Gatineau Power Co. v. Crown Life Insurance Co.* [1945] S.C.R. 655, applied. *The "Empire Jamaica"* [1956] 2 Lloyd's Rep. 119, [1957] A.C. 386; *The "Lady Gwendolen"* [1964] 2 Lloyd's Rep. 99 (Q.B.), [1965] 1 Lloyd's Rep. 335 (C.A.), [1965] P. 294, agreed with. *The "Abadesa" (No. 2)* [1968] P. 656, [1968] 1 Lloyd's Rep. 493 and *The "Mecca"* [1968] P. 655, [1968] 2 Lloyd's Rep. 17, discussed.

ACTION.

COUNSEL:

J. R. Cunningham and *P. G. Bernard* for plaintiff.

T. P. Cameron for defendant Wilson-Haffenden.

S. H. Lipetz for defendants Smith, Fenton and Baehr.

SOLICITORS:

Macrae, Montgomery, Spring and Cunningham, Vancouver, for plaintiff.

McMaster, Bray, Cameron & Jasich, Vancouver, for defendants.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

MAHONEY J.: This is an action for limitation of liability under the provisions of section 647 *et seq.* of the *Canada Shipping Act*¹ ensuing upon a collision between the fishing vessel *Joan W. II*, owned by the plaintiff, and the fishing vessel *All Star*, owned by the defendant, Wilson-Haffenden, and crewed by Wilson-Haffenden and the defendants, Smith, Fenton and Baehr. By a judgment of this Court² those defendants, plaintiffs in that action, were adjudged to be entitled to recover 100% of their damages from the defendants, and each of them, in that action, namely: the plaintiff herein, the ship *Joan W. II* and her master, William Crewe. A reference to the Prothonotary for assessment of damages was ordered and interest at 5% per annum from the date of judgment to the date of payment was awarded along with costs. The Prothonotary assessed the total damages at \$99,964, exclusive of interest, distributed as fol-

¹ R.S.C. 1970, c. S-9.

² Action No. T-1774-73.

Arrêts appliqués: *Lennard's Carrying Co. c. Asiatic Petroleum Co.* [1915] A.C. 705; *Stein c. Le "Kathy K"* (1976) 62 D.L.R. (3^e) 1; *Standard Oil Co. of New York c. Clan Line Steamers Ltd.* [1924] A.C. 100 et *Gatineau Power Co. c. Crown Life Insurance Co.* [1945] R.C.S. 655. Arrêts approuvés: *Le «Empire Jamaica»* [1956] 2 Lloyd's Rep. 119, [1957] A.C. 386; *Le «Lady Gwendolen»* [1964] 2 Lloyd's Rep. 99 (Q.B.), [1965] 1 Lloyd's Rep. 335 (C.A.), [1965] P. 294. Arrêts analysés: *Le «Abadesa» (No. 2)* [1968] P. 656, [1968] 1 Lloyd's Rep. 493 et *Le «Mecca»* [1968] P. 665, [1968] 2 Lloyd's Rep. 17.

ACTION.

AVOCATS:

J. R. Cunningham et *P. G. Bernard* pour la demanderesse.

T. P. Cameron pour le défendeur Wilson-Haffenden.

S. H. Lipetz pour les défendeurs Smith, Fenton et Baehr.

PROCUREURS:

Macrae, Montgomery, Spring et Cunningham, Vancouver, pour la demanderesse.

McMaster, Bray, Cameron & Jasich, Vancouver, pour les défendeurs.

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

LE JUGE MAHONEY: Il s'agit d'une action en limitation de responsabilité intentée en vertu des articles 647 et suivants de la *Loi sur la marine marchande du Canada*¹ à la suite d'un abordage survenu entre deux bateaux de pêche, le *Joan W. II*, propriété de la demanderesse, et le *All Star*, propriété du défendeur Wilson-Haffenden, dont l'équipage était formé de Wilson-Haffenden et des défendeurs Smith, Fenton et Baehr. Un jugement de cette cour² a statué que les défendeurs, demandeurs dans cette action, étaient fondés à recouvrer 100% des dommages-intérêts de chacun des défendeurs dans cette action, savoir: la demanderesse en l'espèce, le navire *Joan W. II* et son capitaine, William Crewe. La Cour a renvoyé l'affaire devant un protonotaire pour qu'il évalue les dommages et a accordé, en plus des dépens, un intérêt de 5% par année à compter de la date du prononcé du jugement jusqu'à celle du paiement. Outre l'intérêt, le

¹ S.R.C. 1970, c. S-9.

² N° du greffe: T-1774-73.

lows: Wilson-Haffenden \$74,276; Smith \$7,988; Fenton \$9,050 and Baehr \$8,650. The plaintiff herein appealed against that report and that appeal was dismissed. The plaintiff then commenced this action.

It is purely coincidental that this action, as the original action for the determination of liability arising out of the collision, has come on for trial before me. As a matter of fact, had it not been for the settlement of another action a very few days before this hearing another judge of this Court would have presided at this trial. The foregoing comment is pertinent because of the apparent assumption of at least two of the three counsel appearing at this hearing that I would take into account evidence presented at the trial of action No. T-1774-73 but not introduced at this trial. It seems to me that such a course of action would be most improper. In particular, I do not think that I can have regard to the Preliminary Act filed by either of the parties in action No. T-1774-73. On the other hand, counsel for the defendant, Wilson-Haffenden, utilized the transcript of the evidence given by Captain Crewe at the trial of action No. T-1774-73, in his cross-examination of Captain Crewe. No objection was raised and it seems to me the portions only of that transcript that were read into the record of this trial are properly in evidence. My reasons for judgment in that trial were introduced as an exhibit and the judgment itself as well as the report of the Prothonotary and the judgment dismissing the appeal against it are, notwithstanding failure to comply with section 23(1) of the *Canada Evidence Act*³, necessarily before me by virtue of admissions in the pleadings herein. Accordingly, the copies of the judgment and report in action No. T-1774-73 submitted by counsel during argument and marked Exhibits "B" and "C" will be received in evidence; the copy of the Preliminary Act of the plaintiffs in that action marked "A" will not be received.

protonotaire a évalué le total des dommages-intérêts à \$99,964, répartis de la façon suivante: \$74,276 à Wilson-Haffenden; \$7,988 à Smith; \$9,050 à Fenton et \$8,650 à Baehr. La demanderesse en l'espèce a interjeté appel du rapport du protonotaire et a été déboutée. Elle a alors institué la présente action.

Ce n'est que par pure coïncidence que cette action et l'action initiale relative à la détermination de la responsabilité résultant de l'abordage m'ont été soumises. En fait, si ce n'était le règlement d'une autre action quelques jours avant cette audition, un autre juge de la Cour aurait présidé cette audition. Ce commentaire est pertinent car au moins deux des trois avocats qui ont comparu en l'espèce semblaient croire que je tiendrais compte de la preuve soumise aux fins de l'action portant le n° du greffe: T-1774-73, mais non présentée dans l'affaire en instance. Je pense qu'une telle ligne de conduite serait tout à fait irrégulière. Plus précisément, j'estime ne pas pouvoir tenir compte de l'Acte préliminaire déposé par l'une ou l'autre des parties dans le cadre de l'action portant le n° du greffe: T-1774-73. Par contre, l'avocat du défendeur Wilson-Haffenden, s'est servi de la transcription du témoignage du capitaine Crewe lorsqu'il l'a contre-interrogé à l'audience de l'action portant le n° du greffe: T-1774-73. Aucune objection n'a été soulevée à cet égard et je considère que seuls les extraits de cette transcription qui ont été versés au dossier de cette audience constituent une preuve recevable. Les motifs de jugement et le jugement que j'ai rendus dans cette autre affaire ont été produits comme pièce, de même que le rapport du protonotaire et le jugement rejetant l'appel interjeté de ce rapport et, compte tenu des déclarations faites aux plaidoiries, ces documents sont nécessairement au dossier malgré l'inobservation de l'article 23(1) de la *Loi sur la preuve au Canada*³. En conséquence, j'admets en preuve les copies du jugement et du rapport relatifs à l'action portant le n° du greffe: T-1774-73 soumises par l'avocat lors de la plaidoirie et marquées pièces «B» et «C»; par contre, la copie de l'Acte préliminaire déposé par les demandeurs lors de l'action initiale et marquée «A» est irrecevable.

³ R.S.C. 1970, c. E-10.

³ S.R.C. 1970, c. E-10.

The relevant provisions of the *Canada Shipping Act* are:

Limitation of Liability

647. (2) The owner of a ship, . . . is not, where any of the following events occur without his actual fault or privity, namely,

(d) where any loss or damage is caused to any property, other than property described in paragraph (b), or any rights are infringed through

(i) the act or omission of any person, whether on board that ship or not, in the navigation or management of the ship, . . .

(ii) any other act or omission of any person on board that ship;

liable for damages beyond the following amounts, namely,

(f) in respect of any loss or damage to property or any infringement of any rights mentioned in paragraph (d), an aggregate amount equivalent to 1,000 gold francs for each ton of that ship's tonnage.

651. (1) For the purposes of sections 647 and 650

(a) the tonnage of any ship that is less than three hundred tons shall be deemed to be three hundred tons; and

The following facts are undisputed:

1. The plaintiff was owner of *Joan W. II*.

2. Norman W. Fiddler, the plaintiff's President and Managing Director is "the person whose action is the very action of the company",⁴ in other words, the person whose "actual fault or privity", if any, is to be attributed to the corporate plaintiff.

3. William Crewe was the only person engaged in the navigation of *Joan W. II* at times material to the collision with *All Star*.

4. The tonnage of *Joan W. II* is less than 300 tons.

William Crewe was born at Dawson Cove, Newfoundland, and started fishing on the Grand Banks with his father, at the age of 11. He served as a seaman with the Norwegian Merchant Marine during World War II and then returned to fishing out of Nova Scotia ports. Soon after, at the age of 24, he had his first command. He continued to

⁴ *Lennard's Carrying Co. v. Asiatic Petroleum Co.* [1915] A.C. 705 per Viscount Haldane L.C. at p. 714.

Voici les dispositions pertinentes de la *Loi sur la marine marchande du Canada*:

Limitation de responsabilité

647. (2) Le propriétaire d'un navire, . . . n'est pas, lorsque l'un quelconque des événements suivants se produit sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de sa part, savoir:

d) avarie ou perte de biens, autres que ceux qui sont mentionnés à l'alinéa b), ou violation de tout droit

b) (i) par l'acte ou l'omission de toute personne, qu'elle soit ou non à bord du navire, dans la navigation ou la conduite du navire, . . .

(ii) par quelque autre acte ou omission de la part d'une personne à bord du navire;

c) responsable des dommages-intérêts au-delà des montants suivants, savoir:

f) à l'égard de toute avarie ou perte de biens ou de toute violation des droits dont fait mention l'alinéa d), un montant global équivalant à 1,000 francs-or pour chaque tonneau de jauge du navire.

651. (1) Pour l'application des articles 647 et 650

a) la jauge d'un navire de moins de trois cents tonneaux est réputée de trois cents tonneaux; et

Les faits suivants ne sont pas contestés:

1. La demanderesse était propriétaire du *Joan W. II*.

2. Norman W. Fiddler, le président et gérant de la demanderesse, est [TRADUCTION] «la personne dont l'acte est l'acte de la compagnie elle-même»⁴, en d'autres termes, la personne dont la «faute ou complicité réelle», le cas échéant doit être attribuée à la corporation demanderesse.

3. Au moment de l'abordage du *All Star*, William Crewe était seul à naviguer le *Joan W. II*.

4. La jauge du *Joan W. II* est inférieure à 300 tonneaux.

Né à Dawson Cove (Terre-Neuve), William Crewe a commencé à pêcher à l'âge de 11 ans sur la Grand Banks en compagnie de son père. Durant la Seconde Guerre mondiale, il était matelot au service de la marine marchande norvégienne; puis, il est retourné pêcher au large des ports de la Nouvelle-Écosse. Peu de temps après, à l'âge de 24

⁴ *Lennard's Carrying Co. c. Asiatic Petroleum Co.* [1915] A.C. 705, le vicomte Haldane L.C., à la p. 714.

work in the east coast fishery, as skipper or crewman as opportunity presented itself, until 1958 when he moved to British Columbia. He worked in the west coast fishery as crewman until 1962 and, from 1962 to 1965, as skipper or crewman. During 1965, he started to work exclusively as a skipper and has continued in that capacity for various employers. He seems to have worked as steadily as the nature of his calling permits except that, during 1972, he did not fish at all. He has no ticket and is not required to have one.

Norman W. Fiddler has been fishing on the west coast since 1929, when he was 13. He has been master of various fishing boats since 1939 or 1940. He caused the plaintiff to be incorporated in 1944. All its shares are owned by Fiddler and his wife. At one time Fiddler, in partnership with his brother, owned and managed 11 fishing boats and, at the same time, commanded one of them. There is no evidence as to how many, if any, boats other than *Joan W. II*, Fiddler or the plaintiff owned or managed during 1973.

Fiddler was looking for a skipper for *Joan W. II* for the 1973 fishing season and heard of Crewe through the B.C. Independent Co-op, an organization concerned with the marketing of its members' catch embracing about half Vancouver's independent fishing boat owners. He contacted Crewe because he had the reputation of being "a good producer and a good skipper". On cross-examination, Fiddler acknowledged that Crewe's reputation as a good skipper was founded on the fact that nothing bad was said about him. They met over a cup of coffee and made their deal.

Joan W. II had been extensively overhauled during the winter of 1972-73. New engines had been installed. Fiddler sailed as a crewman on her first two voyages of the 1973 fishing season. This appears to have been dictated by an interest in her performance after the overhaul and not by any concern for Crewe's ability. In any case, there is no evidence of any incident out of the ordinary

ans, on lui confiait le commandement d'un navire pour la première fois. Il a continué à pêcher sur la côte Est, comme patron ou membre d'équipage, selon l'occasion, jusqu'en 1958, époque où il s'est installé en Colombie-Britannique. Il a travaillé comme homme d'équipage sur des navires de pêche de la côte Ouest jusqu'en 1962, et, de 1962 à 1965, comme patron ou membre d'équipage. En 1965, il a commencé à travailler exclusivement comme patron et n'a cessé d'occuper ce poste au service de différents employeurs. Il semble avoir travaillé de façon aussi régulière que la nature de son métier le permet, sauf en 1972, où il n'a pas du tout pêché. Il n'a pas de brevet et il n'en a pas besoin.

Norman W. Fiddler pêche sur la côte Ouest depuis 1929, soit depuis l'âge de 13 ans. Depuis 1939 ou 1940, il a été capitaine à bord de divers bateaux de pêche. Il est à l'origine de la constitution en corporation de la demanderesse, en 1944. Il détient avec son épouse la totalité des actions de cette compagnie. A une certaine époque, Fiddler, alors en société avec son frère, possédait et exploitait 11 bateaux de pêche et était capitaine de l'un d'eux. La preuve ne révèle pas si en 1973 Fiddler ou la demanderesse était propriétaire ou exploitait d'autres bateaux que le *Joan W. II*.

Fiddler cherchait un patron pour le *Joan W. II* en vue de la saison de pêche 1973, et a entendu parler de Crewe à la B.C. Independent Co-op, une organisation chargée de commercialiser les pêches de ses membres et qui réunissait environ la moitié des propriétaires indépendants de bateaux de pêche de Vancouver. Il est entré en communication avec Crewe parce qu'il avait la réputation d'être [TRADUCTION] «bon producteur et bon patron». Au contre-interrogatoire, Fiddler a reconnu que la réputation de Crewe comme bon patron était fondée sur le fait que personne n'avait dit du mal de lui. Tout en prenant un café, ils ont conclu leur marché.

Le *Joan W. II* a subi plusieurs réparations durant l'hiver 1972-73. De nouvelles machines ont été installées. Fiddler a navigué à bord du navire à titre de membre d'équipage au cours des deux premiers voyages de pêche de la saison 1973. Il semble avoir agi ainsi parce qu'il s'intéressait au rendement du navire après sa remise en état et non parce qu'il doutait de la compétence de Crewe. De

during those two voyages, and Fiddler found nothing in Crewe's performance that he thought worthwhile discussing with him. Those voyages were followed by two more that passed without incident. The collision occurred soon after *Joan W. II* had left Vancouver on her fifth voyage. Five more voyages, again without incident, ensued that year with Crewe in command.

Crewe says that Fiddler gave him no instructions as to the navigation of *Joan W. II* prior to the collision. He says that he would have followed them had they been given. His attitude is that Fiddler was the owner and had a right to call the shots. Fiddler says that he did suggest that with the new engines, Crewe ought not to run the vessel at full speed at night. He also says that he told all his skippers "not to take unnecessary chances". Specifically, Fiddler was satisfied by his observations during the two voyages, which consumed something in the order of five weeks in all, that Crewe was very familiar with the radar and other navigational aids on the vessel.

There was, on board the *Joan W. II*, a copy of the 1972 edition of *Capt. Lillie's Coast Guide* and a log book, both containing information to assist in navigation. The *Coast Guide* set out the whistle signals to be given in various situations and paraphrased collision Rule 24(a) while the log book set forth Rule 24(a) verbatim, if without attribution.⁵ It was *Joan W. II's* clear violation of Rule 24(a), coupled with the absence of evidence of negligence contributing to the collision on the part of *All Star*, that led to the finding that *Joan W. II*, her skipper and owner were entirely liable.

The collision occurred between 2 and 2:30 a.m. on May 8, 1973. It was a rainy, blustery night with at least patches of fog. *Joan W. II* and *All Star* were running on much the same course, *All Star* having left port first. *All Star* was proceeding at a

⁵ SOR/65-395, P.C. 1965-1552.

Rule 24
Overtaking

(a) Notwithstanding anything contained in these Rules, every vessel overtaking any other shall keep out of the way of the overtaken vessel.

toute façon, la preuve ne révèle aucun incident particulier pendant ces deux voyages et Fiddler n'a rien remarqué dans le travail de Crewe qui fut matière à discussion. Les deux voyages suivants se sont déroulés sans incident. L'abordage a eu lieu au cours du cinquième voyage, peu de temps après que le *Joan W. II* eut quitté Vancouver. Cinq autres voyages furent effectués sans incident au cours de cette même année sous le commandement de Crewe.

Crewe affirme qu'avant l'abordage, Fiddler ne lui a donné aucune directive au sujet de la manœuvre du *Joan W. II*. Il déclare que sinon il les aurait respectées. D'après lui, en tant que propriétaire, Fiddler était maître à bord. Fiddler déclare que vu l'installation des nouvelles machines, il a suggéré à Crewe de ne pas naviguer à grande vitesse la nuit. Il affirme en outre avoir averti tous ses patrons de [TRADUCTION] «ne pas courir de risques inutiles». Au cours de ces deux voyages, d'une durée approximative de 5 semaines, Fiddler a pu constater que Crewe savait très bien utiliser le radar et les autres instruments de navigation dont le navire est équipé.

Il y avait, à bord du *Joan W. II*, un exemplaire de l'édition 1972 du *Capt. Lillie's Coast Guide* et un journal de bord qui contenaient tous deux des renseignements utiles à la navigation. Le *Coast Guide* précise les signaux au sifflet à utiliser dans différentes situations et paraphrase la Règle 24(a) des *Règles sur les abordages* alors que le journal de bord cite textuellement la Règle 24(a), sans référence précise⁵. Il appert que la violation de la Règle 24(a) par le *Joan W. II*, et le défaut de preuve selon laquelle le *All Star* aurait contribué à l'abordage par sa négligence, constituent le fondement de la conclusion à l'entière responsabilité du *Joan W. II* et de son patron et propriétaire.

L'abordage survint entre 2h et 2h30 le 8 mai 1973. C'était une nuit de pluies, de vents violents et de brume intermittente. Le *Joan W. II* et le *All Star* suivaient à peu près la même route, le *All Star* ayant quitté le port le premier. Le *All Star* se

⁵ DORS/65-395, C.P. 1965-1552.

Règle 24.
Rattrapage.

a) Quelles que soient les prescriptions des présentes Règles, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

speed of about seven knots and *Joan W. II* at about eight knots. Crewe was alone in the wheelhouse of *Joan W. II* operating with radar and on automatic pilot. On *All Star*, Wilson-Haffenden had turned over the wheel to Smith a short time before the collision and was still in the wheelhouse. Their observations of each other, as set forth in the Reasons, follow:

Prior to turning over the wheel to Smith, Wilson-Haffenden had first seen another vessel's mast light and running lights slightly to port at a distance he estimates at two miles. He saw it again about ½ mile back and recognized it as a dragger. He told Smith to keep an eye on it. They saw it again 100 yards to port and 100 feet astern. It seemed to be passing safely. On his orders, Smith altered course one point to starboard. The next thing he knows is that Smith said "He's going to hit us". The only thing he saw immediately before the collision was *Joan W. II*'s port running light. Smith's evidence is to the same effect: that at one moment the other vessel appeared to be passing safely and the next time he saw it the collision was imminent.

Meanwhile Crewe had picked up another boat on radar. It was ½ mile ahead and ¼ mile to starboard. He tried to change the radar scale but, due to waves and rain, could not pick anything up. The next thing he knows is that, when he looked out his wheelhouse window, the other boat was 10 feet away. He had seen no lights. He had not altered course. He had not changed speed.

It must be concluded that there were protracted periods of zero and near zero visibility for some time prior to the collision.

Crewe acknowledged that the safe speed at which to run is the speed at which the vessel can be stopped within the limit of visibility. It is obvious he was exceeding that speed. Fiddler was emphatic under cross-examination in maintaining that, in his opinion, Crewe had been navigating in a proper seamanlike way prior to the collision. He considered eight knots a moderate speed in zero visibility; he says *Joan W. II* could, if necessary, be stopped from that speed within three boat lengths. Visibility was, at times at least, no more than one boat length. Neither Crewe nor Fiddler accepted the proposition that an extra lookout was needed nor that the boat's whistle should have been sounded. I am inclined to agree that, in the circumstances, an extra lookout would have been of little practical advantage.

déplaçait à une vitesse d'environ 7 nœuds et le *Joan W. II* le suivait à une vitesse d'environ 8 nœuds. Crewe était seul dans la timonerie du *Joan W. II* qui naviguait à l'aide du radar et du pilotage automatique. A bord du *All Star*, Wilson-Haffenden avait remis la barre à Smith peu de temps avant l'abordage et il se trouvait encore dans la timonerie. Voici leurs constatations respectives, telles qu'exposées dans les motifs du jugement:

b Avant de remettre la barre à Smith, Wilson-Haffenden avait d'abord aperçu le feu de mât et les feux de position d'un autre navire légèrement à bâbord à une distance qu'il évaluait à deux milles. Il l'aperçut à nouveau à environ ½ mille sur l'arrière et réalisa que c'était un chalutier. Il dit à Smith de le surveiller. c Ils l'aperçurent de nouveau à 100 verges sur bâbord et 100 pieds sur l'arrière. Il semblait dépasser sans danger. Sur ses ordres, Smith modifia la direction d'un quart à tribord. Il entendit ensuite Smith dire «il va nous frapper». Le feu de position gauche du *Joan W. II* fut la seule chose qu'il vit immédiatement avant la collision. Le témoignage de Smith est d dans le même sens: à un certain moment, l'autre navire semblait dépasser sans danger et, lorsqu'il l'aperçut par la suite, la collision était inévitable.

e Entre-temps, Crewe avait repéré un autre navire sur son radar. Celui-ci se trouvait à ½ mille sur l'avant et ¼ de mille sur tribord. Il tenta de modifier l'échelle de son radar mais, à cause des vagues et de la pluie, il ne pouvait rien repérer. La première chose qu'il aperçut, en regardant de la fenêtre de la timonerie, fut l'autre navire qui se trouvait à une distance de 10 pieds. Il n'avait aperçu aucun feu. Il n'avait pas modifié sa route. Sa vitesse était restée la même.

f On doit conclure qu'avant l'abordage, il y a eu des périodes prolongées de visibilité nulle ou presque nulle.

g Crewe a reconnu que par vitesse de croisière sans danger on entend une vitesse qui permet d'arrêter le navire dans les limites de visibilité. Il est évident qu'il dépassait cette vitesse. Au contre-interrogatoire, Fiddler a soutenu avec insistance h qu'à son avis, avant l'abordage, Crewe avait navigué en bon marin. Il considère qu'une vitesse de 8 nœuds est raisonnable lorsque la visibilité est nulle; il déclare qu'à cette vitesse, le *Joan W. II* pouvait être arrêté dans un espace de trois longueurs de bateau si nécessaire. A certains moments, la visibilité était réduite à une longueur de bateau. Ni Crewe ni Fiddler n'ont admis qu'une veille supplémentaire était nécessaire et que le sifflet aurait dû être actionné. Je suis enclin à croire qu'en l'espèce, j une veille supplémentaire n'aurait pas amélioré la situation.

It is manifest that Crewe navigated in a manner that met Fiddler's standards and it is, therefore, not surprising that Fiddler did not find it necessary to instruct or direct him in this respect after observing him for nearly five weeks at sea. It may very well be that the standards adopted by Crewe and Fiddler are the standards accepted by a majority of those engaged in the west coast fishery. Certainly the standard adopted by Wilson-Haffenden was not significantly different. The distinction on the question of liability was that *All Star* was overtaken and *Joan W. II* did the overtaking.

I accept the basic proposition that if a shipowner engages a master whom he has good reason to believe fully competent to perform his duties, in the absence of other circumstances, the shipowner cannot be found at fault for, or privy to, the acts or omissions of that master while performing a duty entirely within his sphere of responsibility.⁶ Crewe, in this instance, was performing a duty entirely within his sphere of responsibility—navigating the *Joan W. II*. However, the standard by which the shipowner must measure the master's competence, in order reasonably to conclude that he is fully competent, is not a subjective standard; it is that of the ordinary, reasonable shipowner.

The *Lady Gwendolen* was one of three ships owned by the Guinness brewing interests and employed in the transport of their product across the Irish Sea to ports in England. On November 10, 1961 she collided in thick fog with a vessel at anchor. Liability was admitted and the action⁷ was for limitation of liability. The corporate plaintiff's *alter ego* had been its head brewer until January, 1961 when he became its assistant managing director. In the Court of Appeal, Sellers L.J. had this to say:⁸

⁶ *The Empire Jamaica* [1957] A.C. 386; [1956] 2 Lloyd's Rep. 119.

⁷ *The "Lady Gwendolen"* [1965] P. 294; [1964] 2 Lloyd's Rep. 99 (Q.B.); [1965] 1 Lloyd's Rep. 335 (C.A.).

⁸ [1965] P. 294 at page 333; [1965] 1 Lloyd's Rep. 335 at page 339.

Il est évident que la façon de naviguer de Crewe satisfaisait aux normes de Fiddler et il n'est donc pas surprenant qu'après l'avoir observé pendant près de 5 semaines en mer, Fiddler ait jugé inutile de lui donner des instructions ou des directives à cet égard. Il se peut fort bien que les normes adoptées par Crewe et Fiddler correspondent aux normes de la majorité des pêcheurs de la côte Ouest. Les normes de Wilson-Haffenden ne devaient pas être très différentes. Du point de vue de la responsabilité, la distinction repose sur le fait que le *All Star* a été rattrapé par le *Joan W. II* et non l'inverse.

J'admets le principe fondamental que lorsqu'un armateur engage un capitaine au sujet duquel il a de bonnes raisons de croire qu'il possède la compétence voulue pour exercer ses fonctions, on ne peut conclure, en l'absence d'autres faits, à la faute ou complicité de ce propriétaire pour les actes ou omissions du capitaine, alors que ce dernier a rempli une fonction qui lui revenait pleinement⁶. En l'espèce, Crewe accomplissait une fonction qui entraînait pleinement dans ses attributions, soit manœuvrer le *Joan W. II*. Cependant, la norme d'évaluation sur la base de laquelle un propriétaire doit apprécier la compétence d'un capitaine afin d'être en mesure de conclure à son entière compétence n'est pas subjective; il s'agit de la norme du propriétaire ordinaire, raisonnable.

Le *Lady Gwendolen* comptait parmi les trois navires appartenant à la Guinness brewing et servait à transporter ses produits sur la mer d'Irlande jusqu'à des ports en Angleterre. Le 10 novembre 1961, par brouillard intense, un abordage s'est produit avec un navire qui avait jeté l'ancre. La responsabilité fut admise et l'action⁷ portait sur la limitation de responsabilité. L'*alter ego* de la corporation demanderesse avait été son maître brasseur jusqu'en janvier 1961, époque où il en est devenu le gérant adjoint. En Cour d'appel, le lord juge Sellers a déclaré⁸:

⁶ *The Empire Jamaica* [1957] A.C. 386; [1956] 2 Lloyd's Rep. 119.

⁷ *Le «Lady Gwendolen»* [1965] P. 294; [1964] 2 Lloyd's Rep. 99 (Q.B.); [1965] 1 Lloyd's Rep. 335 (C.A.).

⁸ [1965] P. 294 à la page 333; [1965] 1 Lloyd's Rep. 335 à la page 339.

It is no excuse for the plaintiffs that their main business was that of brewers and that the ownership of three ships was incidental to their business and solely for distributing their product to Liverpool and Manchester.

In their capacity as shipowners they must be judged by the standard of conduct of the ordinary reasonable shipowner in the management and control of a vessel or of a fleet of vessels. A primary concern of a shipowner must be safety of life at sea. That involves a seaworthy ship, properly manned, but it also requires safe navigation.

Mr. Justice Ritchie, for the Supreme Court of Canada, in *Stein v. The "Kathy K."*⁹, stated with respect to a shipowner's counterclaim seeking to limit its liability:

The burden resting on the shipowners is a heavy one and is not discharged by their showing that their acts were not "the sole or next or chief cause" of the mishap.

He adopted the following statement of Viscount Haldane:¹⁰

They must show that they were themselves in no way at fault or privy to what occurred.

There is no question of privity in this case. However there is fault. I have no doubt that had Fiddler's standard *vis-à-vis* the navigation of *Joan W. II* been that of the ordinary reasonable shipowner rather than what it was, and what may well be that of the ordinary independent west coast fishing boat owner, he would have made a point of ascertaining that Crewe knew what prudent navigating practice was, in various circumstances likely to be encountered, and have issued orders as to its observance. He would not simply have relied on Crewe's experience as a fishing boat skipper and his observations on two apparently uneventful voyages. In particular, an ordinary reasonable shipowner would have made sure that the master he hired knew that a speed of eight knots in conditions of zero or near zero visibility was negligent, if not reckless, and that he would act accordingly. He would have made sure that when, for any reason, radar contact with nearby objects was lost, the master would proceed at a speed that would permit him to stop the vessel within the range of

⁹ (1976) 62 D.L.R. (3d) 1 at page 13.

¹⁰ *Standard Oil Co. of New York v. Clan Line Steamers Ltd.* [1924] A.C. 100 at p. 113.

[TRADUCTION] Le fait que la fabrication de la bière soit la principale activité de l'entreprise des demandeurs et que ces derniers ne possèdent les trois navires que de façon accessoire à leur entreprise, dans le seul but de distribuer leur produit, ne constitue pas une excuse.

^a En leur qualité de propriétaires de navires, ils doivent être jugés en fonction du comportement d'un armateur moyen raisonnable dans la direction et la surveillance d'un navire ou d'une flotte de navires. La sécurité des vies en mer doit être l'un des premiers soucis d'un armateur. Cette sécurité exige un navire en bon état de navigabilité, un équipage convenable, mais aussi une navigation prudente.

^c Dans l'arrêt *Stein c. Le «Kathy K.»*⁹, se prononçant sur la demande reconventionnelle d'un armateur qui cherchait à limiter sa responsabilité, le juge Ritchie de la Cour suprême du Canada a déclaré:

^d L'obligation qui incombe aux propriétaires du navire est lourde et ils ne peuvent pas s'en acquitter en démontrant que leurs actes ne constituent pas [TRADUCTION] «l'unique cause ou la cause secondaire ou la cause principale» du malheureux accident.

Il a souscrit à l'énoncé suivant du vicomte Haldane¹⁰:

^e [TRADUCTION] Ils doivent démontrer que l'événement s'est produit sans qu'il y ait faute ou complicité de leur part.

^f En l'espèce, il n'est pas question de complicité mais de faute. Je ne doute pas que si les normes de navigation du *Joan W. II* adoptées par Fiddler avaient été celles de l'armateur ordinaire et raisonnable plutôt que les siennes, qui correspondent apparemment aux normes adoptées par le propriétaire ordinaire et indépendant de bateaux de pêche de la côte Ouest, il se serait bien assuré que Crewe connaissait les pratiques d'une navigation prudente selon les différentes circonstances qui auraient pu surgir et il l'aurait obligé, par des directives, à observer ces pratiques. Dans un tel cas, l'expérience de Crewe comme patron sur un bateau de pêche et ses observations au cours de deux voyages sans incident ne lui auraient pas suffi. Plus précisément, un armateur ordinaire et raisonnable s'assure que le capitaine qu'il engage sait qu'une vitesse de 8 nœuds dans des conditions de visibilité nulle ou presque nulle constitue une négligence, si ce n'est de l'inconscience, et qu'il agit en conséquence. Il s'assure que, si pour quelque raison, le radar cessait de détecter les objets à proximité, le

⁹ (1976) 62 D.L.R. (3e) 1 à la page 13.

¹⁰ *Standard Oil Co. of New York c. Clan Line Steamers Ltd.* [1924] A.C. 100 à la p. 113.

visibility whether or not he felt it expedient, in the circumstances, to post an extra lookout. The ordinary reasonable shipowner would satisfy himself, by examination, that his master would navigate safely and, if not so satisfied, would issue appropriate orders. Fiddler did neither and his failure was a fault that contributed to the casualty.

In their statement of defence, the defendants plead that if the plaintiff were found entitled to limit its liability the amount of the fund should be \$51,870 rather than the \$25,020 asserted by the plaintiff.

The *Canada Shipping Act* provides:

651. (1) For the purposes of sections 647 and 650

(b) the Governor in Council may by order from time to time specify the amounts which shall be deemed to be equivalent to 3,100 gold francs and 1,000 gold francs respectively.

The Governor in Council had not acted upon this authority until October 1975 when the *Gold Franc Equivalent Order*¹¹ was adopted. It specifies that \$83.40 shall be deemed to be the equivalent of 1,000 gold francs. The tonnage of *Joan W. II*, being less than 300 tons, is deemed by section 651(1)(a) of the Act to be 300 tons and the plaintiff's figure of \$25,020 is 300 times \$83.40.

The defendants argue that the Canadian dollar equivalent of 1,000 gold francs ought to be established with reference to the date of the collision, May 8, 1973, and that, since there was then no specification by the Governor in Council in effect, the market price of gold at that date ought to be the basis of the determination. This is consistent with the general principle of common law that where damages are to be measured in a currency other than the currency of the forum measuring them, the appropriate date for conversion into the domestic currency is the date when the damage

¹¹ SOR/75-639, P.C. 1975-2579.

capitaine naviguerait à une vitesse lui permettant d'arrêter le bateau dans les limites de visibilité, qu'il ait cru nécessaire ou non dans les circonstances d'exercer une veille supplémentaire. L'armateur moyen raisonnable s'assure, au moyen de vérifications, que son capitaine navigue prudemment et, s'il n'en est pas convaincu, donne les directives appropriées. Fiddler n'a rien fait de la sorte et son omission constitue une faute qui a contribué à l'accident.

Dans leur défense, les défendeurs plaident que si l'on concluait que la demanderesse avait le droit de limiter sa responsabilité, le montant du fonds devrait s'élever à \$51,870 et non à \$25,020 comme le prétend la demanderesse.

La *Loi sur la marine marchande du Canada* prévoit:

651. (1) Pour l'application des articles 647 et 650

b) le gouverneur en conseil peut par décret spécifier, à l'occasion, les montants qui sont censés être respectivement les équivalents de 3,100 francs-or et de 1,000 francs-or.

Le gouverneur en conseil ne s'est pas prévalu de ce pouvoir avant d'adopter le *Décret sur l'équivalent du franc-or*¹¹ en octobre 1975. Il spécifie que le montant de \$83.40 est censé être l'équivalent de 1,000 francs-or. En vertu de l'article 651(1)(a) de la Loi, la jauge du *Joan W. II* étant inférieure à 300 tonneaux, elle est réputée être de 300 tonneaux; le montant de \$25,020 soumis par la demanderesse équivaut à 300 fois \$83.40.

Les défendeurs font valoir qu'il y a lieu de fixer l'équivalent de 1,000 francs-or en dollars canadiens en tenant compte de la date de l'abordage, soit le 8 mai 1973, au motif qu'à cette date les spécifications du gouverneur en conseil n'étaient pas encore en vigueur, et qu'il faut en conséquence, se fonder sur le prix de l'or sur le marché à cette époque pour évaluer les dommages-intérêts. Ceci est conforme au principe général de *common law* en vertu duquel, lorsque les dommages-intérêts sont calculés dans une autre devise que celle du pays du tribunal, la date à laquelle les dommages

¹¹ DORS/75-639, C.P. 1975-2579.

occurred.¹² Against this position, the plaintiff argues that the *Gold Franc Equivalent Order* is to be regarded as procedural, not legislative. It cites two English cases: *The "Abadesa" (No. 2)*¹³ and *The "Mecca"*.¹⁴ The pertinent circumstances in each case are very similar. An order declaring the sterling equivalent of 1,000 gold francs to be £23 13s. 27/32d. was made in 1958. Casualties involving the ships occurred later, liability was established and actions brought by the shipowners to limit their liability were pending when, on Nov. 18, 1967, the pound sterling was devalued. On Nov. 24, 1967, reflecting the devaluation, an order declaring the sterling equivalent to be £27 12s. 9½d. was made. When the limitation actions were later disposed of by the Court, the equivalent in effect at the date of determination rather than that in effect at the date of the casualty was held to apply.

Ordinarily, in view of my finding that the plaintiff is not entitled to limit its liability, I should not have found it necessary to mention this matter at such length. It is purely a question of law and no findings of fact by me should be necessary should a higher court hold the plaintiff entitled to limit its liability and have to decide the matter. However, I think it desirable to record that there is no evidence whatever that the market price of gold at the date of the collision was \$91.50 per troy ounce. The calculation leading to the \$51,870 amount hangs entirely on that price. Further, there is no evidence that the market price of gold was the accepted basis of such calculations in Canada before the *Gold Franc Equivalent Order* was made. Counsel for the defendants asserted in argument that it was; counsel for the plaintiff denied in argument that it was but, I repeat, there is no evidence on the point.

¹² *Gatineau Power Co. v. Crown Life Insurance Co.* [1945] S.C.R. 655.

¹³ [1968] P. 656; [1968] 1 Lloyd's Rep. 493.

¹⁴ [1968] P. 665; [1968] 2 Lloyd's Rep. 17.

sont survenus représente la date appropriée aux fins de la conversion de cette devise en monnaie du pays¹². En revanche, la demanderesse soutient qu'il faut considérer le *Décret sur l'équivalent du franc-or* comme une question de procédure et non comme une question législative. Elle cite deux arrêts anglais: *Le «Abadesa» (No. 2)*¹³ et *Le «Mecca»*¹⁴. Les faits pertinents sont très semblables dans chaque affaire. En 1958, un décret proclamait que l'équivalent de 1,000 francs-or en livres sterling se chiffrait à £23 13s. 27/32d. C'est après cette proclamation que les navires en question ont subi des dommages et que la responsabilité a été établie. Mais les actions en limitation de responsabilité intentées par les armateurs étaient pendantes lorsque survint, le 18 novembre 1967, la dévaluation de la livre sterling. Le 24 novembre 1967, pour tenir compte de cette dévaluation, un décret proclamait que l'équivalent se chiffrait maintenant à £27 12s. 9½d. La Cour saisie de ces actions en limitation de responsabilité a statué que l'équivalent applicable était celui en vigueur à la date de l'évaluation des dommages-intérêts et non à la date de l'avarie.

Puisque je conclus que la demanderesse n'a pas droit à cette limitation de responsabilité, il n'aurait normalement pas été nécessaire d'élaborer sur le sujet. Il s'agit uniquement d'une question de droit et mes conclusions de fait ne devraient pas être retenues s'il advenait qu'un tribunal d'instance supérieure saisi de cette question décide que la demanderesse avait droit à une limitation de responsabilité. Néanmoins, j'estime pertinent de souligner qu'aucune preuve ne démontre que le prix de l'or sur le marché à la date de l'abordage atteignait \$91.50 l'once troy. Le calcul du montant de \$51,870 dépend entièrement de ce prix. En outre, la preuve ne démontre pas qu'avant la proclamation du *Décret sur l'équivalent du franc-or* on recourait couramment au prix de l'or sur le marché pour effectuer ces calculs au Canada. Dans sa plaidoirie, l'avocat des défendeurs a affirmé que c'était l'usage mais l'avocat de la demanderesse a prétendu le contraire; or, je le répète, cette pratique n'a pas été prouvée.

¹² *Gatineau Power Co. c. Crown Life Insurance Co.* [1945] R.C.S. 655.

¹³ [1968] P. 656; [1968] 1 Lloyd's Rep. 493.

¹⁴ [1968] P. 665; [1968] 2 Lloyd's Rep. 17.

I now come to the question of costs. Mr. T. P. Cameron appears on the record as counsel for all of the defendants and his firm as their solicitors. They were identically represented in action No. T-1774-73. At the opening of this hearing he introduced himself to me as representing only the defendant Wilson-Haffenden and he introduced Mr. S. H. Lipetz as counsel for the other defendants. I have searched the record in vain for some indication of compliance by those other defendants with Rule 300(5) in effecting a change of solicitor. I might also add that I have searched in my own mind, again vainly, for some reason why the plaintiff should bear any cost for the separate representation of the defendants.

All counsel requested that costs be awarded on the basis of this having been a Class III action throughout. That is appropriate.

The action is dismissed. The defendants are entitled to one set of costs on the Class III scale.

J'en viens maintenant à la question des dépens. D'après le dossier, il appert que T. P. Cameron est l'avocat de tous les défendeurs et que les membres de son cabinet en sont les procureurs. C'est ainsi qu'ils étaient représentés dans l'action portant le n° du greffe: T-1774-73. A l'ouverture de cette audition, il a déclaré représenter le défendeur Wilson-Haffenden seulement et a indiqué que S. H. Lipetz était l'avocat des autres défendeurs. J'ai cherché en vain dans le dossier un document établissant que les autres défendeurs ont respecté la Règle 300(5) lorsqu'ils ont changé d'avocat. Je dois ajouter que je ne vois pas pourquoi la demanderesse devrait supporter les frais d'une double représentation des défendeurs.

Tous les avocats ont demandé une adjudication des dépens en l'espèce selon le tarif d'une action de la classe III. Cela est approprié.

L'action est rejetée. Les défendeurs ont droit à un seul mémoire de frais établi selon le tarif d'une action de la classe III.