

T-1125-73

T-1125-73

British Columbia Packers Ltd., owner of the
M.V. Koskeemo (Plaintiff)

British Columbia Packers Ltd., propriétaire du
N.M. Koskeemo (Demanderesse)

v.

a c.

Northland Industries Ltd., David Clattenburg,
Royal Fisheries Limited and the ship *Pacific
Rover* and John Mano, also known as Joao Mano
(Defendants)

Northland Industries Ltd., David Clattenburg,
Royal Fisheries Limited et le navire *Pacific Rover*
et John Mano, alias Joao Mano (Défendeurs)

b

Trial Division, Heald J.—Vancouver, January
15; Ottawa, January 31, 1974.

Division de première instance, le juge Heald—
Vancouver, le 15 janvier; Ottawa, le 31 janvier
1974.

*Maritime law—Collision between ships—Accident in "nar-
row channel"—Contravention of Rules 19, 23, 25(a) and
28(b) of the Collision Regulations—Apportionment of dam-
ages—Defendant owner counterclaiming for limitation of
liability under Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s.
647(2)—Failure to discharge onus.*

c

*Droit maritime—Abordage—Accident dans un «chenal
étroit»—Contravention aux Règles 19, 23, 25a) et 28b) des
Règles sur les abordages—Partage des dommages—
Demande reconventionnelle du propriétaire défendeur visant
à limiter sa responsabilité en vertu de la Loi sur la marine
marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 647(2)—
Faute de s'acquitter du fardeau de la preuve.*

d

The action arose out of a collision between the ships
Koskeemo and *Pacific Rover* in the waters of Grenville
Channel, British Columbia. It was discontinued against the
defendant Mano, by leave, and dismissed against the
defendant Royal Fisheries Limited, for lack of evidence.

L'action est née d'un abordage entre les navires *Kos-
keemo* et *Pacific Rover* dans les eaux du chenal Grenville
(Colombie-Britannique). Elle a été abandonnée, sur autorisa-
tion, contre le défendeur Mano et rejetée contre la défende-
resse Royal Fisheries Limited, faute de preuve.

e

Held, both ships acted in contravention of the Regulations
for Preventing Collisions at Sea. The "position of difficulty"
in this case was created, to a very large extent, by the
negligent acts of the *Koskeemo*. The negligence of the
Pacific Rover was causative, but to a lesser extent. Liability
should be apportioned on the basis of 75% to the *Koskeemo*
and 25% to the *Pacific Rover*. The counterclaim of the
defendant Northland Industries Limited, owner of the *Pacif-
ic Rover*, for limitation of its liability, was dismissed,
because of the failure of this defendant to bring itself within
section 647(2) of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c.
S-9, by proving that it had nothing to do with the cause of
the accident. The ship's master, the defendant Clattenburg,
was a major shareholder and director of the defendant
Northland Industries Limited. He managed the vessel, in
operation and maintenance, and was guilty of the faults
found against the *Pacific Rover*.

Arrêt: les deux navires ont agi en contravention des
Règles pour prévenir les abordages en mer. La «situation
dangereuse» en l'espèce est, dans une large mesure, imputa-
ble à la négligence du *Koskeemo*. La négligence du *Pacific
Rover* y a contribué, mais à un degré moindre. Il y a lieu de
partager la responsabilité en attribuant 75% au *Koskeemo*
et 25% au *Pacific Rover*. La demande reconventionnelle de
la défenderesse Northland Industries Ltd., propriétaire du
Pacific Rover, visant à limiter sa responsabilité est rejetée
parce que cette défenderesse n'a pas démontré que l'article
647(2) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*,
S.R.C. 1970, c. S-9, lui était applicable en prouvant qu'elle
n'avait rien à voir avec la cause de l'accident. Le capitaine
du navire, le défendeur Clattenburg, était actionnaire majori-
taire et administrateur de la défenderesse Northland Indus-
tries Limited. Il dirigeait le navire, ses activités et son
entretien, et il était coupable des fautes imputées au *Pacific
Rover*.

f

g

h

*New England Fish Company v. The Ship "Island
Prince"* (Exchequer Court of Canada, unreported, July
16, 1968, File 63/67—B.C. Adm. Dist.); *The Dundee*
(1823) 1 Hag. Ad. 109; *The Voorwaarts and the Khe-
dive* (1880) 5 App. Cas. 876; *The Thomas Powell and
the Cuba* (1866) 14 L.T. 603; *The Billings Victory*
(1949) 82 Ll. L Rep. 877; *Stein v. The Kathy K* [1972]
F.C. 585 and *Lennard's case*, [1914] 1 K.B. 419,
considered.

Arrêts examinés: *New England Fish Company c. Le
navire «Island Prince»* (non publié, Cour de l'Échiquier
du Canada, le 16 juillet 1968, n° du greffe: 63/67—Div.
d'am. distr. de la C.-B.); *The Dundee* (1823) 1 Hag. Ad.
109; *The Voorwaarts and the Khedive* (1880) 5 App.
Cas. 876; *The Thomas Powell and the Cuba* (1866) 14
L.T. 603; *The Billings Victory* (1949) 82 Ll. L. Rep.
877; *Stein c. Le Kathy K* [1972] C.F. 585 et l'arrêt
Lennard [1914] 1 K.B. 419.

i

j

ACTION.

ACTION.

COUNSEL:

J. R. Cunningham and *P. D. Lowry* for plaintiff.

W. O'M. Forbes and *A. B. Oland* for defendants.

SOLICITORS:

Macrae, Montgomery & Spring, Vancouver, for plaintiffs.

Owen, Bird, Vancouver, for defendants.

HEALD J.—The plaintiff is a B.C. corporation and was, at all material times, the owner of the *M.V. Koskeemo*. The defendant, Northland Industries Ltd., also a B.C. corporation, was, at all material times, the owner of the defendant ship *Pacific Rover*. The defendant, David Clattenburg, was the master of the *Pacific Rover* at the time of the collision herein.

At the trial, leave was given to the plaintiff to discontinue the within action against the defendant John Mano, also known as Joao Mano. At the trial, I dismissed the action against the defendant Royal Fisheries Limited since no evidence was adduced in support of the allegations in the pleadings against said defendant. In the circumstances, and since said defendant was not represented by a separate counsel, I think the said dismissal should be without costs.

This action arises out of a collision on March 14, 1973 between the *Koskeemo* and the *Pacific Rover* in the waters of Grenville Channel, British Columbia.

Grenville Channel is a tidal waterway some forty miles long separating Pitt and Farrant Islands from the mainland of British Columbia. It is bounded on both sides by sharply rising mountains and varies in width from about a quarter of a mile to half a mile in its central portion and to approximately a mile in its northern and southern portions.

The collision occurred at approximately 4 a.m. in the northern portion of the Channel about one-half a mile south of Kumealon Inlet.

AVOCATS:

J. R. Cunningham et *P. D. Lowry* pour la demanderesse.

W. O'M. Forbes et *A. B. Oland* pour les défendeurs.

PROCUREURS:

Macrae, Montgomery & Spring, Vancouver, pour la demanderesse.

Owen, Bird, Vancouver, pour les défendeurs.

LE JUGE HEALD—La demanderesse, compagnie de la Colombie-Britannique, était, à toutes les époques en cause, propriétaire du *N.M. Koskeemo*. La défenderesse Northland Industries Ltd., également une compagnie de la Colombie-Britannique, était, à toutes les époques en cause, propriétaire du navire défendeur *Pacific Rover*. Le défendeur David Clattenburg était capitaine du *Pacific Rover* au moment de l'abordage en cause.

A l'audience, on a permis à la demanderesse de se désister de son action contre le défendeur John Mano, *alias* Joao Mano. J'ai également rejeté l'action contre la défenderesse Royal Fisheries Limited étant donné qu'aucune preuve n'a été fournie à l'appui des allégations que comportaient les plaidoiries contre ladite défenderesse. Dans les circonstances, et puisque ladite défenderesse n'était pas représentée par un avocat différent, je crois que ce rejet ne doit pas comporter de dépens.

Cette action découle d'un abordage survenu le 14 mars 1973 entre le *Koskeemo* et le *Pacific Rover* dans les eaux du chenal Grenville, en Colombie-Britannique.

Le chenal Grenville est une voie d'eau maritime de quelque quarante milles de long séparant les îles Pitt et Farrant de la terre ferme de la Colombie-Britannique. Il coule entre deux rives montagneuses et escarpées; sa largeur varie d'un quart à un demi-mille dans sa partie centrale pour atteindre environ un mille, à ses extrémités nord et sud.

L'abordage s'est produit vers 4 heures du matin dans la partie nord du chenal à environ un demi-mille au sud de l'anse Kumealon. A cet

The Channel at this point is just slightly less than a mile wide. The water is very deep in this area and may be safely navigated close to both shores. The collision occurred in darkness, the sky being heavily overcast and it was misty and rainy. The wind was south-east at 10 miles per hour. The tide was shortly after low water and was still ebbing in a northerly direction.

The *Koskeemo* was a diesel powered fish packer of 95 tons gross, being some 80 feet long, registered in Vancouver. She was fitted with a magnetic compass, automatic steering and radar. Her crew consisted of a master, Captain Haan; a mate, Frank Ennest; an engineer, Joseph Widner; and a cook-deckhand, Olaf Solvik. The vessel had taken a cargo of fish from Bella Bella to Prince Rupert and was returning to Bella Bella empty. She was thus proceeding in a south-easterly direction in the waters of Grenville Channel.

The *Koskeemo* was equipped with a white mast light, a white stern light, a green running light on the starboard side, and a red running light on the port side. For some three hours prior to the collision, the vessel was being navigated by the mate Ennest, a seaman of considerable experience, having had his master's certificate for this type of vessel since 1960. He testified that all the navigation lights as above described were operating on the night in question. He also said that the radar was in good condition and operating on the three mile range. The radar was positioned on his right as he stood at the wheel and was so located that it could be seen from the wheel. He was steering the vessel manually. He was navigating the vessel down Grenville Channel on the mainland side, being his port side of the Channel, about 600 yards from the mainland shore.

He first saw the *Pacific Rover's* white mast light when it was an estimated four to five miles away in mid-channel on his starboard bow.

He said that when the *Pacific Rover* appeared on his radar at three miles, she was coming

endroit, la largeur du chenal est légèrement inférieure à un mille. L'eau y est très profonde et l'on peut sans danger naviguer près des rives. L'abordage s'est produit dans l'obscurité, sous un ciel très nuageux; le temps était brumeux et pluvieux. Il y avait un vent du sud-est, soufflant à 10 milles à l'heure. L'accident s'est produit peu de temps après la marée basse, alors que c'était encore le courant de jusant en direction nord.

Le *Koskeemo*, un navire conserverie de poisson jaugeant 95 tonneaux bruts, à moteur diesel, mesurait 80 pieds de long et était enregistré à Vancouver. Il était doté d'un compas magnétique, d'une gouverne automatique et d'un radar. Son équipage était composé du capitaine Haan, de l'officier Frank Ennest, du mécanicien Joseph Widner et du cuisinier-matelot de pont Olaf Solvik. Le navire avait transporté une cargaison de poissons de Bella Bella à Prince Rupert et retournait à vide à Bella Bella. Il se déplaçait donc en direction sud-est dans les eaux du chenal Grenville.

Le *Koskeemo* était équipé d'un feu de mât blanc, d'un feu de poupe blanc, d'un feu de position vert à tribord et d'un feu de position rouge à bâbord. Au moment de l'abordage, l'officier Ennest, un marin de grande expérience détenant un certificat de capitaine pour ce genre de navire depuis 1960, était à la barre depuis environ trois heures. Il a témoigné que tous les feux de navigation précédemment décrits fonctionnaient cette nuit-là. Il a également déclaré que le radar était en bon état et avait une portée de trois milles. Quand il se tenait à la barre, il pouvait voir le radar qui se trouvait à sa droite. Il gouvernait le navire manuellement. Le navire descendait le chenal Grenville du côté de la terre ferme, c'est-à-dire à bâbord du chenal, à environ six cents verges du rivage.

Il a vu pour la première fois le feu de mât blanc du *Pacific Rover* alors qu'il se trouvait à environ quatre ou cinq milles de distance, au milieu du chenal à tribord avant.

Selon lui, lorsque le *Pacific Rover* est apparu sur son écran radar à trois milles, il remontait le

straight up the Channel. The Channel in this area is slightly less than a mile wide. The *Koskeemo* was proceeding at her maximum cruising speed of 11 knots, which was probably reduced to a speed over land of 10 knots by a 1 knot tidal condition. This speed was maintained from the time the *Pacific Rover* was first sighted until the collision. The *Koskeemo* was only put into neutral after the collision. Ennest's own course at all material times was 110° magnetic. He made no alterations to course from the time he first sighted the *Pacific Rover* until just immediately before the collision. Ennest said that he continued to observe the *Pacific Rover* on his radar as she approached and, in his view, it appeared that the two vessels would pass clear of each other. At a point approximately 400 feet distant, he saw the *Pacific Rover's* stern in the glow of her stern light. He then realized that he was looking at the port side of the *Pacific Rover* and that she was crossing his bow. He says that he then altered course to hard-a-port, shortly thereafter he saw the *Pacific Rover's* green light, and when he was about 100 feet distant, he altered course to hard-a-starboard and in a matter of seconds thereafter the two vessels collided. The *Koskeemo* was struck aft of the pilot house on the starboard side about 10 feet forward from the stern and was severely damaged. The stem of the *Pacific Rover* was the portion of said vessel making contact. The *Pacific Rover* suffered no damage. Ennest said that at no time did he see the *Pacific Rover's* red port light and he only saw the green starboard light a few seconds before the collision as above described. He said that he realized from his radar observations that the *Pacific Rover* was altering to starboard but nevertheless he did not consider that he should also alter to starboard so as to pass red to red.

The *Pacific Rover* was also a diesel powered fish packer, of 85 tons gross and some 63 feet long, registered in Prince Rupert, B.C. She was also fitted with magnetic compass, automatic steering and radar. Her crew consisted of a master, Captain David Clattenburg; a mate and engineer, Alan Marsden; a deckhand John Mano; and a cook Roger Hardy. The vessel was transporting a load of herring from the Ivory Island area of British Columbia to Prince Rupert

chenal. A cet endroit, le chenal a un peu moins d'un mille de large. Le *Koskeemo* avançait à sa vitesse maximale de croisière de onze nœuds qui était probablement réduite à une vitesse terrestre de dix nœuds à cause de la marée. Le *Koskeemo* a maintenu cette vitesse du moment où il a aperçu le *Pacific Rover* pour la première fois jusqu'à l'abordage. Le *Koskeemo* n'a mis ses moteurs au point mort qu'après l'abordage. A tous les moments en cause, Ennest suivait un cap de 110° magnétique. Il n'a pas modifié son cap entre le moment où il a aperçu le *Pacific Rover* et juste avant l'abordage. Ennest a déclaré avoir continué d'observer l'approche du *Pacific Rover* sur son radar et, d'après lui, il semblait que les deux navires se croiseraient sans encombre. A environ 400 pieds de distance, il a vu l'arrière du *Pacific Rover* à la lueur de son feu de poupe. Il s'est alors rendu compte qu'il regardait le côté bâbord du *Pacific Rover* et que celui-ci allait lui passer devant. Il a alors modifié sa route à bâbord toute; peu après, il a vu le feu vert du *Pacific Rover* et, à une distance d'environ 100 pieds, il a changé de route à tribord toute; l'abordage s'est produit quelques secondes plus tard. Le *Koskeemo* a été touché sur l'arrière de la cabine de pilotage, du côté tribord, à environ 10 pieds de la poupe et a subi des avaries importantes. Le contact s'est fait avec l'étrave du *Pacific Rover*. Ce dernier n'a subi aucune avarie. Ennest a déclaré qu'à aucun moment, il n'a vu le feu rouge de bâbord du *Pacific Rover* et qu'il n'a aperçu le feu vert de tribord, de la façon décrite précédemment, que quelques secondes avant l'abordage. Il s'est rendu compte, a-t-il dit, à la lecture du radar que le *Pacific Rover* modifiait sa course vers tribord, mais il n'a néanmoins pas cru devoir obliquer aussi vers tribord de façon à croiser rouge à rouge.

Le *Pacific Rover* était également un navire conserverie de poisson à moteur diesel; il jaugeait 85 tonneaux bruts, mesurait 63 pieds de long et était immatriculé à Prince Rupert (C.-B.). Il était également doté d'un compas magnétique, d'une gouverne automatique et d'un radar. Son équipage se composait du capitaine David Clattenburg, de l'officier et mécanicien Alan Marsden, du matelot de pont John Mano et du cuisinier Roger Hardy. Le navire transportait une

and was thus proceeding in a north-westerly direction in the waters of Grenville Channel. Her maximum cruising speed while loaded was 7 knots.

The *Pacific Rover* was also equipped with a white mast light, two white stern lights, a green running light on the starboard side and a red running light on the port side. The *Pacific Rover* had left Ivory Island about noon of March 13 northbound. Clattenburg was at the wheel until 11 p.m. on March 13. At 11 p.m. he was relieved by the mate Marsden. Marsden was to be in charge until 3 a.m. of March 14, when he was to be relieved by Mano. Clattenburg says he instructed Marsden and Mano to keep to the starboard side of the Channel as he was doing. He said that no course changes were necessary until the vessel would reach Kerr Point, a few miles north of Kumealon Inlet and that Mano had been instructed to waken him at that time. He was sleeping in his bunk at the time of the collision. He was awakened by the collision and called to Mano to stop the vessel but, for some reason, Mano failed to do so. It was Clattenburg who in fact stopped the vessel.

Marsden relieved Clattenburg at 11 p.m. He was navigating on his starboard side of the Channel on a course of 294°-295°. He said his radar, radio and compass were all working properly. Between 12.30 a.m. and 1 a.m. he instructed Hardy to check the navigational lights and satisfied himself that they were all operating properly at that time. He turned over the wheel to Mano at 3 a.m. at a point just below Baker Inlet. He says he gave Mano the course of 294°-295° and asked him to call Clattenburg at Kerr Point. He instructed Mano to keep to the starboard shore. The vessel was on automatic pilot when he went off watch.

Unfortunately, Mano was not called to give evidence at the trial and the Court has thus been deprived of the benefit of his eyewitness account of the accident. However, based upon the evidence which was adduced, I proceed now to enumerate the acts of negligence which, in my view, were causal factors in this collision.

cargaison de harengs de la région de l'île Ivory (C.-B.) à Prince Rupert; il avançait donc en direction nord-ouest dans les eaux du chenal Grenville. Sa vitesse maximale de croisière en charge était de 7 nœuds.

Le *Pacific Rover* était également équipé d'un feu de mât blanc, de deux feux de poupe blancs, d'un feu de position vert à tribord et d'un feu de position rouge à bâbord. Le *Pacific Rover* avait quitté l'île Ivory vers midi le 13 mars en direction nord. Clattenburg est resté à la barre jusqu'à 23 heures le 13 mars. Il a alors été relevé par l'officier Marsden. Marsden devait rester au poste jusqu'à 3 heures du matin le 14 mars et Mano devait alors le relever. Clattenburg déclare qu'il a donné comme directives à Marsden et Mano de se tenir à tribord du chenal comme il le faisait lui-même. Selon lui, aucune modification de route n'était nécessaire, jusqu'à ce que le navire atteigne Kerr Point, à quelques milles de l'anse Kumealon, et il avait chargé Mano de l'éveiller à ce moment. Il dormait dans sa couchette au moment de l'abordage. L'abordage l'a réveillé et il a demandé à Mano de stopper le navire, mais, pour quelque raison, Mano ne l'a pas fait. C'est Clattenburg qui effectivement a stoppé le navire.

Marsden releva Clattenburg à 23 heures. Il naviguait de son côté tribord du chenal suivant une route de 294°-295°. Il déclara que son radar, sa radio et son compas fonctionnaient tous bien. Entre minuit trente et 1 heure du matin, il demanda à Hardy de vérifier les feux de navigation, s'assurant ainsi qu'ils fonctionnaient tous bien à ce moment. Il remit la barre à Mano à 3 heures du matin tout près de l'anse Baker. Il déclare avoir demandé à Mano de conserver une route de 294°-295° et d'appeler Clattenburg à Kerr Point. Il chargea Mano de se tenir à tribord du rivage. Le navire était dirigé par gouverne automatique lorsqu'il termina son quart.

Malheureusement, Mano n'a pas été cité comme témoin à l'audience et la Cour n'a donc pas pu bénéficier de sa version de témoin oculaire de l'accident. Cependant, me fondant sur la preuve qui a été présentée, je vais maintenant énumérer les actes de négligence qui ont, à mon avis, constitué les facteurs déterminants de cet abordage.

Faults of the *Koskeemo*:

1. The *Koskeemo* was not in its own water—that is to say, it was on the port side of a narrow Channel when it should have been on the starboard side. The *Koskeemo* thus acted in contra-

Rule 25.

(a) In a narrow channel every power-driven vessel when proceeding along the course of the channel shall, when it is safe and practicable, keep to that side of the fairway or mid-channel which lies on the starboard side of such vessel.

Plaintiff's counsel submitted forcefully that the portion of Grenville Channel where this collision occurred was not a "narrow channel" within the meaning of the Collision Regulations. The authorities are clear that a "narrow channel" is that which by the practice of seamen is treated, and necessarily treated, as a narrow channel or, the way in which seamen in fact regard it and behave in it¹. Counsel for both parties acknowledged that I was entitled to seek and follow the advice of the assessors on this point. Both assessors have advised me that Grenville Channel, including the area in which this collision occurred, is a narrow channel and is in fact so regarded and treated by seamen. They have further advised me that when meeting traffic in Grenville Channel, the proper procedure is to go to your starboard side of the Channel and pass port to port (red to red). It is also interesting to observe that approximately this same stretch of water in Grenville Channel was held to be a "narrow channel" by Thurlow J. in the case of *New England Fish Company v. The Ship "Island Prince"*².

Counsel for the plaintiff called a number of witnesses who said that it was a fairly common practice for fishermen using Grenville Channel to navigate on the port side thereof and to pass oncoming traffic green to green. The defendants called a number of witnesses conversant with traffic in this Channel who said that it was also common practice and the better practice to keep

¹ Marsden, *British Shipping Laws*, 11th ed., vol. 4, pp. 576 and 577.

² Unreported judgment—Exchequer Court of Canada, July 16, 1968. (File 63/67—B.C. Admiralty District.)

Fautes du *Koskeemo*:

1. Le *Koskeemo* était hors de sa route normale, c'est-à-dire qu'il était à gauche d'un chenal étroit alors qu'il aurait dû être à droite. Le *Koskeemo* contrevenait donc à la Règle 25a) des Règles pour prévenir les abordages en mer (ci-après les Règles sur les abordages) dont voici le texte:

Règle 25.

a) Tout navire à propulsion mécanique faisant route dans un chenal étroit doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger, prendre la droite du chenal ou du milieu du passage.

L'avocat de la demanderesse a soutenu énergiquement que la partie du chenal Grenville où est survenu l'abordage n'était pas un «chenal étroit» au sens des Règles sur les abordages. La jurisprudence précise bien qu'un «chenal étroit» correspond à ce que les marins, dans la pratique, considèrent d'office comme un chenal étroit, c'est-à-dire se définit en fonction de la façon dont les marins en fait le traitent et s'y comportent¹. Les avocats des deux parties ont reconnu que j'avais le droit de demander et de suivre les conseils des assessors sur ce point. Les deux assessors m'ont indiqué que le chenal Grenville, y compris l'endroit où s'est produit cet abordage, est un chenal étroit et considéré comme tel par les marins. Ils m'ont en outre indiqué qu'en cas de croisement dans le chenal de Grenville, il convient de se placer de son côté droit du chenal et de croiser bâbord à bâbord (rouge à rouge). Il est également intéressant de noter qu'à peu près la même portion du chenal Grenville a été déclarée «chenal étroit» par le juge Thurlow dans l'arrêt *New England Fish Company c. Le navire «Island Prince»*².

L'avocat de la demanderesse a cité plusieurs témoins qui ont déclaré que, de façon assez habituelle, les navires de pêche qui empruntent le chenal Grenville se croisent vert à vert. Les défendeurs ont cité plusieurs témoins familiers avec la circulation dans ce chenal; ceux-ci ont déclaré qu'il était aussi répandu et bien meilleur de garder la droite et de croiser rouge à rouge.

¹ Marsden, *British Shipping Laws*, 11^{ème} éd., vol. 4, pp. 576 et 577.

² Jugement non publié—Cour de l'Échiquier du Canada, le 16 juillet 1968. (N° du greffe: 63/67—Division d'amirauté de la C.-B.)

to starboard and to pass oncoming traffic red to red. I do not propose to analyze this evidence in detail. It tends to show that perhaps some fishing boats use the Channel in contravention of the Collision Regulations but does not change my belief based on the evidence of the defendants' witnesses and the advice of the assessors, that subject area of Grenville is a narrow channel. Thus the *Koskeemo* clearly contravened Regulation 25(a) and said contravention was, to some extent, causative of the collision.

2. The *Koskeemo* acted in contravention of Rule 19 of the Collision Regulations which reads as follows:

Rule 19.

Power-Driven Vessels Crossing.

When two power-driven vessels are crossing, so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way of the other.

The evidence is that the *Koskeemo's* course was 110° and the last known course of the *Pacific Rover* was 294°-295°. The assessors advise me that the *Pacific Rover* was thus 4°-5° off a reciprocal course. Thus it would seem that Rule 19 dealing with vessels crossing would apply here rather than Rule 18 which deals with vessels meeting end on, or nearly end on. Thus, under Rule 19, the *Koskeemo* was obliged to keep out of the way of the *Pacific Rover*, which it failed to do. However, even if Rule 18 were to apply, the *Koskeemo* acted improperly because under Rule 18, where two vessels are meeting end on or nearly end on, each vessel is required to alter her course to starboard so that each may pass on the port side of the other. The evidence here is that the *Koskeemo* altered course hard-a-port rather than hard-a-starboard. The assessors advise me that it is a common practice of the sea in a situation like this to alter to starboard rather than to port and that Ennest was negligent in altering his course to port when he did.

3. The *Koskeemo* acted in contravention of Rule 23 of the Collision Regulations which reads as follows:

Je n'ai pas l'intention d'examiner ces témoignages en détail. Ils tendent à démontrer que certains navires de pêche empruntent peut-être le chenal contrairement aux dispositions des Règles sur les abordages, mais ils ne modifient pas ma conviction fondée sur la déposition des témoins des défendeurs et sur l'avis des assessors que ces eaux constituent un chenal étroit. Le *Koskeemo* a donc nettement enfreint la Règle 25a) et on peut, dans une certaine mesure, imputer l'abordage à la violation de cette règle.

2. Le *Koskeemo* ne s'est pas conformé aux dispositions de la Règle 19 des Règles sur les abordages dont voici le texte:

Règle 19.

Navires à propulsion mécanique faisant des routes qui se croisent.

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent, de manière à faire craindre une collision, le navire qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

La preuve démontre que le *Koskeemo* suivait un cap de 110° et que le dernier cap connu du *Pacific Rover* était 294°-295°. Les assessors m'ont indiqué que le *Pacific Rover* se trouvait ainsi de 4°-5° à l'extérieur de la route opposée. Il semblerait donc que la Règle 19, qui traite des navires faisant des routes qui se croisent, s'applique en l'espèce et non la Règle 18 qui traite des navires faisant des routes directement opposées ou à peu près opposées. Donc, en vertu de la Règle 19, le *Koskeemo* était tenu de s'écarter de la route du *Pacific Rover*, ce qu'il n'a pas fait. Cependant, même si la Règle 18 devait s'appliquer, le *Koskeemo* a agi incorrectement parce qu'en vertu de cette règle, lorsque deux navires font des routes directement opposées ou à peu près opposées, chacun d'eux doit venir sur tribord de manière à passer à bâbord l'un de l'autre. Or, suivant la preuve, le *Koskeemo* a changé sa route bâbord toute plutôt que tribord toute. Les assessors m'ont indiqué que, dans une situation de ce genre, il est habituel de venir sur tribord plutôt que sur bâbord et qu'Ennest a commis une négligence en modifiant sa course sur bâbord quand il l'a fait.

3. Le *Koskeemo* ne s'est pas conformé aux dispositions de la Règle 23 des Règles sur les abordages dont voici le texte:

Rule 23.*Duties of Burdened Power-Driven Vessels.*

Every power-driven vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed or stop or reverse.

The *Koskeemo*, was obligated by virtue of Rule 19 to keep out of the way of the *Pacific Rover*. She was thus negligent under Rule 23 in failing to slacken her speed or stop or reverse. The *Koskeemo* knew that the *Pacific Rover* was approaching, she must have been aware that she was on the wrong side of the Channel and yet, she continued full speed ahead without slackening her speed at all. This was surely excessive speed in the circumstances and such excessive speed was certainly, to some extent, causative of the collision.

4. The *Koskeemo*, when it altered course hard-a-port should have given two short whistle blasts to indicate such alteration and, in failing to do so, was guilty of a violation of Rule 28(a) of the Collision Regulations.

5. The *Koskeemo* failed to comply with Rule 28(b) of the Collision Regulations which provides as follows:

Rule 28.

(b) Whenever a power-driven vessel which, under these Rules, is to keep her course and speed, is in sight of another vessel and is in doubt whether sufficient action is being taken by the other vessel to avert collision, she may indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. The giving of such a signal shall not relieve a vessel of her obligations under Rules 27 and 29 or any other Rule, or of her duty to indicate any action taken under these Rules by giving the appropriate sound signals laid down in this Rule.

There was no evidence that the *Koskeemo* used its whistle at any time.

6. Finally, the *Koskeemo* failed to keep a proper lookout at all times after the presence of the *Pacific Rover* in the area was known and thus contravened Rule 29.

Règle 23.*Obligations des navires à propulsion mécanique qui doivent s'y conformer.*

Tout navire à propulsion mécanique qui est tenu d'après les présentes Règles de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, s'il s'approche de celui-ci, réduire au besoin sa vitesse ou même stopper ou marcher en arrière si les circonstances le rendent nécessaire.

En vertu de la Règle 19, le *Koskeemo* était tenu de s'écarter de la route du *Pacific Rover*. Il a donc fait preuve de négligence en vertu de la Règle 23 en ne réduisant pas sa vitesse ou en ne stoppant pas ou en ne faisant pas marche arrière. Le *Koskeemo* savait que le *Pacific Rover* approchait, il devait savoir qu'il se trouvait du mauvais côté du chenal et, malgré tout, il a poursuivi machine avant toute sans aucunement réduire sa vitesse. C'était sûrement une vitesse excessive dans les circonstances et cette vitesse excessive a certainement, dans une certaine mesure, contribué à l'abordage.

4. Lorsqu'il a changé sa route à bâbord toute, le *Koskeemo* aurait dû indiquer ce changement en émettant deux sons brefs au moyen de son sifflet et, en négligeant de ce faire, il s'est rendu coupable d'une violation de la Règle 28(a) des Règles sur les abordages.

5. Le *Koskeemo* ne s'est pas conformé à la Règle 28(b) des Règles sur les abordages qui prévoit que:

Règle 28.

(b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique qui, conformément aux présentes Règles, doit conserver sa route et maintenir sa vitesse, est en vue d'un autre navire et ne se sent pas assuré que l'autre navire prend les mesures nécessaires pour éviter l'abordage, il peut exprimer son doute en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal ne doit pas dispenser un navire des obligations qui lui incombent conformément aux Règles 27 et 29 ou à toute autre Règle, ni de l'obligation de signaler toute manœuvre effectuée conformément aux présentes Règles, en faisant entendre les signaux sonores appropriés, prescrits par la présente règle.

Rien dans la preuve n'indique que le *Koskeemo* a eu recours à son sifflet à quelque moment que ce soit.

6. Enfin, le *Koskeemo* n'a pas mis en œuvre une veille appropriée et continue dès qu'il s'est rendu compte de la présence du *Pacific Rover* dans les parages; il a ainsi enfreint la Règle 29.

Faults of the *Pacific Rover*:

1. The *Pacific Rover* violated Rule 28 in that it altered course to starboard without giving one short whistle blast as is required under said Rule to indicate an alteration of course to starboard. Since Mano did not testify, there is no direct evidence of course alteration. However, paragraph 7 of the defendants' Preliminary Act reads as follows:

The M.V. "PACIFIC ROVER" was steering a course of 294° (magnetic) Northbound on the starboard side of Grenville Channel making approximately 7 m.p.h. through the water. When the "PACIFIC ROVER" was a distance of between one and two miles from the vessel which proved to be the "KOSKEEMO", the "PACIFIC ROVER" altered course to starboard and continued on a course of approximately 298° (magnetic) to pass "KOSKEEMO" port to port. Shortly before the collision "KOSKEEMO" turned to port crossing the bow of "PACIFIC ROVER". In an attempt to avoid the collision the helm of "PACIFIC ROVER" was turned to port.

Since the defendants' Preliminary Act is binding on them, I am entitled to assume the course of alteration referred to therein. The assessors advise me that in making such an alteration to starboard one to two miles away, the *Pacific Rover* was acting quite properly and in accordance with the ordinary practice of seamen so as to ensure a port to port passing. The *Pacific Rover* was, however, negligent in not signalling said course alteration with one short whistle blast. Since Mano did not testify, we cannot be certain as to whether or not the whistle blast was sounded. However, no one on either vessel heard any such whistle blast. Accordingly, it seems unlikely that the whistle was activated.

2. The plaintiff alleges as a fault of the *Pacific Rover* that, immediately prior to the collision, her port red running light was not on in contravention of Rule 7(a)(ii) of the Collision Regulations. In support of this allegation, the plaintiff points to the evidence of Ennest who said that he did not see a port red light at any time on the *Pacific Rover*. The evidence is that about two weeks previous to the voyage in question, the port light of the *Pacific Rover* was not working. The socket holding said light was corroded and a wire was broken. Clattenburg had the socket and wire replaced by Love Electric of Prince

Fautes du *Pacific Rover*:

1. Le *Pacific Rover* a enfreint la Règle 28 parce qu'il est venu sur tribord sans émettre, au moyen de son sifflet, un son bref comme l'exige ladite règle pour indiquer ce changement de route. Étant donné que Mano n'a pas témoigné, il n'y a pas de preuve directe du changement de cap. Cependant, le paragraphe 7 de l'acte préliminaire des défendeurs se lit comme suit:

[TRADUCTION] Le N.M. «PACIFIC ROVER» suivait une route de 294° magnétique en direction nord du côté droit du chenal Grenville à une vitesse-surface d'environ sept milles à l'heure. Alors que le «PACIFIC ROVER» était à une distance de un à deux milles du navire qui s'est révélé être le «KOSKEEMO», le «PACIFIC ROVER» est venu sur tribord et a suivi une route d'environ 298° magnétique pour croiser le «KOSKEEMO» bâbord à bâbord. Peu avant l'abordage, le «KOSKEEMO» a viré sur bâbord passant devant le «PACIFIC ROVER». Pour essayer d'éviter l'abordage la barre du «PACIFIC ROVER» a été tournée sur bâbord.

Puisque les défendeurs sont liés par leur acte préliminaire, je suis autorisé à admettre son contenu relativement au changement de route. Les assesseurs m'indiquent qu'en opérant ce changement de route sur tribord un à deux milles avant le croisement, le *Pacific Rover* a agi tout à fait correctement et conformément à la pratique ordinaire des marins, de manière à assurer un croisement bâbord à bâbord. Le *Pacific Rover* a toutefois été négligent en ne signalant pas ce changement de route en émettant un coup de sifflet bref. Étant donné que Mano n'a pas témoigné, nous ne pouvons savoir avec certitude si le sifflet a été actionné. Cependant, personne à bord de l'un ou l'autre navire n'a entendu de coup de sifflet. Par conséquent, il semble peu probable qu'on ait actionné le sifflet.

2. La demanderesse prétend qu'il y a faute du *Pacific Rover* du fait que, immédiatement avant l'abordage, son feu de position rouge à bâbord n'était pas allumé contrairement à la Règle 7(a)(ii) des Règles sur les abordages. A l'appui de cette allégation, elle invoque le témoignage d'Ennest qui a déclaré qu'à aucun moment, il n'a vu un feu rouge à bâbord sur le *Pacific Rover*. Suivant la preuve, environ deux semaines avant le voyage en question, le feu bâbord du *Pacific Rover* ne fonctionnait pas. La douille de la lampe était rongée et un fil brisé. Clattenburg a fait remplacer la douille et le fil par la

Rupert and said that after said repair, the port light worked satisfactorily. He said that he had checked the lights on the night of the 12th-13th at Ivory Island and they were all operative. There was also the evidence of Hardy that he had checked the navigational lights about 1 a.m., just three hours before the accident and found them all to be operational. However, on March 14, 1973, at Prince Rupert, after the accident, an R.C.M. Police officer came aboard the vessel and asked Clattenburg to turn the lights on. The red port light did not go on. The R.C.M. Police officer then went to take the cover off the port light and as soon as he touched it, the light went on. Clattenburg says that, later on, he tightened up the bulb in the socket, discovering that it had been loose and it then seemed to be operating satisfactorily. Nothing further was done at that time to the port light, the *Pacific Rover* sailing that evening on another trip. On March 19, the *Pacific Rover* was back in Prince Rupert and, at that time, a steamship inspector noticed that the port light went off and on intermittently when it was shaken or jiggled. He observed that the top of the light cover was corroded to the point where there was a hole in the cover. Accordingly, the cover did not keep out the salt spray which resulted in a short in the port light. It seems that someone had contrived a tinfoil patch over the hole in the cover but this device was not successful in keeping the salt water out.

There is no direct evidence as to whether the port light was on immediately prior to the collision. However, having regard to the fact that it was shorting intermittently due to the defective cover, I think it quite likely that the port red light was not illuminated for at least a portion of the time prior to the collision. Had the port light been lit, there was a possibility that the *Koskeemo* would have seen it after the *Pacific Rover* made the 4° alteration to starboard one to two miles away. I accordingly find that the defective port light and cover was, to some extent, causative of the collision.

Love Electric de Prince Rupert et il a déclaré qu'après cette réparation, le feu bâbord fonctionnait de façon satisfaisante. Il a déclaré avoir vérifié les feux la nuit du 12 au 13 à l'île Ivory et ils fonctionnaient tous. Par ailleurs dans son témoignage, Hardy a déclaré avoir vérifié les feux de navigation vers 1 heure du matin, tout juste trois heures avant l'abordage, et avoir constaté qu'ils fonctionnaient tous. Cependant, le 14 mars 1973, à Prince Rupert, après l'abordage, un gendarme de la G.R.C. est monté à bord du navire et a demandé à Clattenburg d'allumer les feux. Le feu rouge de bâbord n'a pas fonctionné. Le gendarme s'est alors approché pour retirer le couvercle du feu de bâbord et, dès qu'il l'a touché, le feu s'est allumé. Clattenburg a déclaré que, plus tard, il a revissé l'ampoule dans sa douille, ayant découvert qu'elle était dévissée. Il a alors semblé qu'elle fonctionnait de façon satisfaisante. Le feu de bâbord n'a fait l'objet d'aucune autre réparation, le *Pacific Rover* partant ce soir-là pour un autre voyage. Le 19 mars, le *Pacific Rover* était de retour à Prince Rupert et, à ce moment-là, un inspecteur maritime a noté que le feu de bâbord s'éteignait par intermittence lorsqu'il était agité ou légèrement secoué. Il a observé que le partie supérieure du couvercle du feu était rongée au point qu'il y avait un trou dans le couvercle. Ainsi, le couvercle n'empêchait pas l'infiltration d'embruns d'eau salée, ce qui a provoqué un court-circuit dans le feu de bâbord. Il semble que quelqu'un avait bricolé une pièce en étain pour boucher le trou du couvercle, mais ce dispositif n'a pas permis d'empêcher l'infiltration d'eau salée.

Il n'y a pas de preuve directe sur la question de savoir si le feu de bâbord fonctionnait immédiatement avant l'abordage. Cependant, compte tenu du fait que le couvercle défectueux provoquait des courts-circuits par intermittence, je crois qu'il est tout à fait vraisemblable que le feu rouge de bâbord n'était pas allumé pendant au moins une partie de la période qui a précédé l'abordage. Si le feu de bâbord avait été allumé, il reste une possibilité que le *Koskeemo* l'ait vu après que le *Pacific Rover* eut apporté le changement de 4° sur tribord à une distance de un à deux milles du lieu de l'abordage. Je conclus donc que le feu de bâbord et son couvercle

3. The *Pacific Rover* also failed to comply with Rule 28(b) of the Collision Regulations (*supra*) in that she also should have given at least five short and rapid blasts on the whistle in these circumstances. As in the case of the *Koskeemo*, there was no evidence that the *Pacific Rover* used its whistle at any time.

4. The *Pacific Rover* also failed to keep a proper lookout after she became aware of the presence of the *Koskeemo* in her area and thus she also contravened Rule 29.

5. The *Pacific Rover* should have slowed down when a close quarters situation became imminent. Her engines were still going full speed ahead at the time of the collision.

The legal principles to be followed in cases of this kind are stated in Marsden, *British Shipping Laws*, 11th ed., vol. 4, Collisions at Sea on pages 2 and 3 thereof as follows:

The essential elements of actionable negligence were stated in 1823 by Lord Stowell in *The Dundee*, ((1823) 1 Hag. Ad. 109 at p. 120) a case of collision between two vessels, to be "a want of that attention and vigilance which is due to the security of other vessels that are navigating on the same seas, and which, if so far neglected as to become, however unintentionally, the cause of damage of any extent to such other vessels, the maritime law considers as a dereliction of bounden duty, entitling the sufferer to reparation in damages."

It is the duty of seamen to take reasonable care and to use reasonable skill to prevent the ship from doing injury, (*The Voorwaarts and the Khedive* (1880) 5 App. Cas. 876, 890, per Lord Blackburn) and what is reasonable must be tested by the circumstances of each case.

The negligence usually relied on is a failure to exercise the skill, care and nerve which are ordinarily to be found in a competent seaman, amounting to a breach of the duty of good seamanship, or a breach of the international or local regulations for preventing collisions. "We are not to expect extraordinary skill or extraordinary diligence, but that

défectueux ont contribué, dans une certaine mesure, à l'abordage.

3. Le *Pacific Rover* ne s'est pas lui non plus conformé à la Règle 28b) des Règles sur les abordages (précitée) en ce sens que, dans ces circonstances, il aurait dû lui aussi émettre, au moyen de son sifflet, une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Comme dans le cas du *Koskeemo*, rien dans la preuve n'indique que le *Pacific Rover* a actionné son sifflet à quelque moment que ce soit.

4. Le *Pacific Rover* a lui aussi omis de mettre en œuvre une veille appropriée dès qu'il s'est rendu compte de la présence du *Koskeemo* dans les parages; ainsi, il a également enfreint la Règle 29.

5. Le *Pacific Rover* aurait dû ralentir lorsqu'il devint imminent que les navires se trouveraient tout près l'un de l'autre. Ses machines étaient encore en avant toutes au moment de l'abordage.

Les principes juridiques à suivre dans les cas de ce genre sont exposés dans l'ouvrage de Marsden, *British Shipping Laws*, volume 4, Collisions at Sea, aux pages 2 et 3, dont voici le texte:

[TRADUCTION] En 1823, dans l'arrêt *The Dundee* ((1823) 1 Hag. Ad. 109 à la p. 120) qui traite d'un abordage entre deux navires, Lord Stowell a déclaré que les éléments essentiels d'une négligence qu'on peut poursuivre en justice correspondaient à «ce manque d'attention et de vigilance requises pour la sécurité des autres navires naviguant dans les mêmes eaux que, dans la mesure où cette négligence va jusqu'à causer, même involontairement, des dommages de quelque importance à d'autres navires, le droit maritime considère comme un manquement à un devoir impérieux, ce qui permet à la victime de recevoir une réparation sous forme de dommages-intérêts».

Les marins doivent prendre des précautions raisonnables et faire preuve d'une compétence raisonnable pour empêcher le navire de causer des préjudices (voir l'arrêt *The Voorwaarts and the Khedive* (1880) 5 App. Cas. 876, à la p. 890, rendu par Lord Blackburn); il faut alors déterminer ce qui est raisonnable d'après les circonstances de chaque espèce.

La négligence généralement invoquée correspond au manque d'habileté, d'attention et de sang-froid dont fait habituellement preuve un marin compétent, ce qui équivaut à un manquement aux obligations de bon marin ou à une violation des règles internationales ou locales de prévention des abordages. Le D^r Lushington a déclaré dans l'arrêt *The*

degree of skill and that degree of diligence which is generally to be found in persons who discharge their duty (Per Dr. Lushington, *The Thomas Powell and the Cuba* (1866) 14 L.T. 603).

In the case of *The Billings Victory*³, Willmer J. said:

It appears to me that the most important thing to give effect to in considering degrees of blame is the question which of the two vessels created the position of difficulty.

The "position of difficulty" in this case was created, to a very large extent, by the *Koskeemo* and its negligent acts above set out. The negligence of the *Pacific Rover* was also causative, but to a lesser degree.

I have therefore concluded that liability should be apportioned on the basis of 75% to the *Koskeemo* and 25% to the *Pacific Rover*.

LIMITATION OF LIABILITY

The defendants filed a counterclaim under which they seek to limit the liability of Northland Industries Ltd., pursuant to the provisions of section 647 of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9.

The relevant portions of said section read as follows:

647. (2) The owner of a ship, whether registered in Canada or not, 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, in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers, or

(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.

Thomas Powell and the Cuba (1866) 14 L.T. 603: «Nous exigeons non pas une habileté ou une diligence extraordinaire, mais le degré d'habileté et de diligence qu'on trouve généralement chez ceux qui accomplissent leur devoir».

Dans l'arrêt *The Billings Victory*³, le juge Willmer a déclaré:

[TRADUCTION] Il me semble que la chose la plus importante à prendre en considération pour juger de la gravité des fautes est la question de savoir lequel des deux navires a créé la situation dangereuse.

La «situation dangereuse» en l'espèce, a été, dans une large mesure, créée par le *Koskeemo* et par ses actes de négligence énumérés précédemment. La négligence du *Pacific Rover* y a également contribué, mais à un degré moindre.

En conséquence, je conclus qu'il y a eu lieu de partager la responsabilité en attribuant 75% au *Koskeemo* et 25% au *Pacific Rover*.

LIMITATION DE RESPONSABILITÉ

Les défendeurs ont déposé une demande reconventionnelle afin d'obtenir le droit de limiter la responsabilité de la Northland Industries Ltd. conformément aux dispositions de l'article 647 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, c. S-9.

Les parties dudit article qui nous intéressent sont les suivantes:

647. (2) Le propriétaire d'un navire, immatriculé ou non au Canada, 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

(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, le chargement, le transport ou le déchargement de sa cargaison, ou l'embarquement, le transport ou le débarquement de ses passagers, ou

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

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.

³ (1949) 82 Ll. L. Rep. 877 at page 883.

³ (1949) 82 Ll. L. Rep. 877, à la page 883.

The defendants thus allege that any loss or damage resulting from the negligent navigation or management by those in charge of the *Pacific Rover* occurred without the actual fault or privity of the defendant Northland Industries Ltd., and thus seek to limit the liability of said defendant as provided for under said section 647(2)(f).

The onus is upon the owner of the ship to bring himself within the above noted section of the Act.

I dealt with the authorities covering such a situation in the case of *Stein Estate v. The Kathy K*⁴. At pages 601 and 602 of that judgment, I said:

To summarize the authorities, the onus is on the defendant here (plaintiff by counterclaim) to prove:

- (1) The person whose very action is the action of the company.
- (2) That such person has not been guilty of a fault or privity as previously defined.
- (3) If there be a fault, it did not contribute to the accident.

Applying the above principles to the facts in this case, the *Pacific Rover* was owned by the defendant Northland Industries Ltd. Clattenburg, the ship's captain was a major shareholder and director of the defendant Northland Industries Ltd. He managed the vessel and the crew's operations generally and was also responsible for maintenance of the vessel. He knew about the faulty port light, he knew or would have known by a casual examination about the corroded light cover which covered the port light. He was negligent in not having a new cover installed. He admitted that he knew nothing about the Collision Regulations. He was not sure that he knew and appreciated the significance of the various whistle blasts required by said Regulations. He admitted that there was no copy of the Collision Regulations on board the vessel. His instructions to the crew were casual at best. He took no reasonable steps to ensure that Mano was qualified to navigate the vessel.

Ainsi, les défendeurs soutiennent que toute avarie ou perte résultant de la négligence des personnes chargées de la navigation ou la conduite du *Pacific Rover* s'est produite sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de la défenderesse Northland Industries Ltd. et cherchent donc à limiter la responsabilité de ladite défenderesse de la façon prévue à l'article 647(2)f).

Il incombe au propriétaire du navire d'établir que l'article précité de la Loi lui est applicable.

J'ai examiné la jurisprudence applicable en pareil cas dans l'arrêt *Stein c. Le Kathy K*⁴. Aux pages 601 et 602 de ce jugement j'ai déclaré:

Pour résumer la jurisprudence, il incombe au défendeur en l'espèce (le demandeur reconventionnel) de prouver les faits suivants:

- (1) L'identité de la personne dont les actes s'identifiaient aux actes de la compagnie.
- (2) Cette personne n'est coupable ni de faute ni de complicité, au sens qu'il faut donner à ces mots, tel qu'on l'a établi plus haut.
- (3) S'il y a eu faute, elle n'a pas contribué à l'accident.

Appliquons ces principes aux faits de l'espèce. Le *Pacific Rover* était la propriété de la défenderesse Northland Industries Ltd. Clattenburg, le capitaine du navire, était actionnaire majoritaire et administrateur de la défenderesse Northland Industries Ltd. Il dirigeait le navire et les activités de l'équipage de façon générale et était également chargé de l'entretien du navire. Il savait que le feu de bâbord était défectueux et il savait, ou une vérification de routine aurait dû lui apprendre, ce qui en était du couvercle rongé du feu de bâbord. Il a été négligent de ne pas faire installer un nouveau couvercle. Il a reconnu ne rien savoir des Règles sur les abordages. Il n'était pas certain de connaître ni de comprendre la signification des différents coups de sifflet exigés par lesdites règles. Il a admis ne pas avoir de copie des Règles sur les abordages à bord du navire. Sa façon de donner des directives à l'équipage était pour le moins désinvolte. Il n'a pris aucune mesure raisonnable pour s'assurer que Mano avait les aptitudes requises pour gouverner le navire.

⁴ [1972] F.C. 585 at pages 600, 601 and 602.

⁴ [1972] C.F. 585 aux pages 600, 601 et 602.

In conclusion, I am satisfied that Clattenburg's actions were the actions of the defendant Northland Industries Ltd.; that Clattenburg was guilty of the faults and negligence above enumerated and that said faults contributed to the accident.

In proceedings such as this, the onus is on the owner to show that he had nothing to do with the cause of the accident—to show that he did not contribute in any way to what happened⁵. In the instant case, the owner has not discharged that onus.

There will therefore be judgment as follows:

(a) Liability for the collision is apportioned on the basis of 75% to the *Koskeemo* and 25% to the *Pacific Rover*;

(b) The counterclaim of the defendant Northland Industries is dismissed with costs;

(c) There will be a reference as to damages pursuant to Rule 500, said damages to be assessed by a prothonotary of this Court; and

(d) The costs of the action will be apportioned on the same basis as liability has been apportioned in accordance with paragraph (a) hereof.

Pursuant to Rule 337(2)(b), counsel for the defendants may prepare a draft of an appropriate judgment to implement the Court's conclusions and move for judgment accordingly.

The invaluable assistance of the assessors Captain Draney and Captain Docherty is gratefully acknowledged.

En conclusion, je suis convaincu que les actes de Clattenburg s'identifiaient à ceux de la défenderesse Northland Industries Ltd., que Clattenburg était coupable des fautes et des actes de négligence énumérés précédemment et que ces fautes ont contribué à l'accident.

Dans des actions comme celle-ci, il incombe au propriétaire de prouver qu'il n'y a aucun lien de causalité entre ses actes et l'accident, c'est-à-dire qu'il n'a contribué en aucune façon à ce qui est arrivé⁵. En l'espèce, le propriétaire ne s'est pas libéré de cette charge.

Il y aura donc jugement comme suit:

a) 75% de la responsabilité de l'abordage sont attribués au *Koskeemo* et 25% au *Pacific Rover*;

b) La demande reconventionnelle de la défenderesse Northland Industries Ltd. est rejetée avec dépens;

c) Il y aura référence quant aux dommages conformément à la Règle 500, lesdits dommages devant être évalués par un protonotaire de cette cour; et

d) Les dépens de l'action seront calculés en fonction de la responsabilité et en respectant les pourcentages établis à l'alinéa a) ci-dessus.

Conformément à la Règle 337(2)(b), l'avocat des défendeurs peut rédiger un projet de jugement approprié pour donner effet à la décision de la Cour et demander que ce jugement soit prononcé.

Je suis reconnaissant au capitaine Draney et au capitaine Docherty de nous avoir apporté une aide estimable à titre d'assesseurs.

⁵ See: Hamilton L.J. in *Lennard's case*, [1914] 1 K.B. 419 at page 436.

⁵ Voir: le lord juge Hamilton dans l'arrêt *Lennard* [1914] 1 K.B. 419, à la page 436.