

T-189-81

T-189-81

A/S Ornen (Plaintiff)

v.

The Owners and all others interested in the Ship *Duteous*, The Queen, National Harbours Board, Charterers, Managers, Operators and Agents of the Vessel *Duteous*, namely, Clipper Maritime Co. Ltd., Dancan Line Limited, Armada Shipping APS, Armada Lines Ltd. and Protos Shipping Ltd. (Defendants)

and

National Harbours Board and The Queen (Third Parties)

T-160-81

St. Lawrence Stevedoring Company Limited and Royal Insurance Company of Canada (Plaintiffs)

v.

The Owners and all other Interested Parties in the Ship *Duteous*, The Queen, National Harbours Board, Clipper Maritime Company Limited, Dancan Limited, Armada Shipping APS and Protos Shipping Ltd. (Defendants)

and

National Harbours Board and The Queen (Third Parties)

T-545-81

Compagnia de Navegacion Duteous, S.A. (Plaintiff)

v.

The Queen and National Harbours Board (Defendants)

INDEXED AS: A/S ORNEN v. DUTEOUS (THE)

Trial Division, Dubé J.—Montréal, February 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 24, 25, 26, 27, March 4, 5, 6; Ottawa, April 25, 1986.

Maritime law — Torts — Inevitable accident — Ship drifting down-river in heavy ice and colliding with another ship and shore cranes — Onus on defendants to show exercised reasonable care and skill — Action for damages allowed against owners of ship — Possibility of debacle foreseeable —

A/S Ornen (demanderesse)

c.

^a **Propriétaires et autres ayants droit du navire *Duteous*, la Reine, le Conseil des ports nationaux, affréteurs, gestionnaires, exploitants et agents du navire *Duteous*, soit Clipper Maritime Co. Ltd., Dancan Line Limited, Armada Shipping APS, Armada Lines Ltd. et Protos Shipping Ltd. (défendeurs)**

et

^c **Conseil des ports nationaux et la Reine (mis-en-cause)**

T-160-81

^d **St. Lawrence Stevedoring Company Limited et Royal Insurance Company of Canada (demandereses)**

c.

^e **Propriétaires et autres ayants droit du navire *Duteous*, la Reine, le Conseil des ports nationaux, Clipper Maritime Company Limited, Dancan Limited, Armada Shipping APS et Protos Shipping Ltd. (défendeurs)**

f et

Conseil des ports nationaux et la Reine (mis-en-cause)

T-545-81

^g **Compagnia de Navegacion Duteous, S.A. (demanderesse)**

c.

^h **La Reine et le Conseil des ports nationaux (défendeurs)**

RÉPERTORIÉ: A/S ORNEN c. DUTEOUS (LE)

Division de première instance, juge Dubé—Montréal, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 24, 25, 26, 27 février, 4, 5 et 6 mars; Ottawa, 25 avril 1986.

Droit maritime — Responsabilité délictuelle — Accident inévitable — Navire dérivant vers l'aval dans de la glace massive, abordant un autre navire et heurtant des grues de quai — Obligation des défendeurs de démontrer qu'ils ont fait preuve d'une habileté et d'une vigilance raisonnables — Action

Collisions avoidable by moving vessel to safer berth — Onus not discharged — Duteous negligent on six counts — No negligence on part of other defendants — Charts and Publications Regulations, C.R.C., c. 1415 — Pilotage Act, S.C. 1970-71-72, c. 52, s. 31 — Berthage, Buoyage and Anchorage Charges Tariff By-law, C.R.C., c. 1061, s. 8 — Civil Code of Lower Canada, art. 1056C — Federal Court Rules, C.R.C., c. 663, RR. 420, 457.

Maritime law — Harbours — Action for damages — Ship breaking moorings in heavy ice, drifting down-river and colliding with another vessel and shore cranes — National Harbours Board not negligent — Duty of Board to exercise reasonable care to ensure harbour safe for navigation in light of circumstances — No enactment requiring Board to guarantee safety of moored vessels — Common law duty to warn of concealed dangers constituted by harbour facilities — Ice conditions not concealed dangers — Conditions not created by harbour facilities, but by nature.

This is an action for damages against the ship, the *Duteous*, which broke her moorings, drifted downstream in heavy ice and collided with another ship and then with two shore cranes. Because of ice conditions on the St. Lawrence River the *Duteous* was ordered not to leave port from day to day. On January 11, the charterer's agent warned the Chinese captain of the *Duteous* of rising water levels and that extra moorings should be put out. The ice-breaker *Pierre Radisson* cleared the jam in the harbour on January 12 up to where the *Duteous* was berthed. On January 13 the ice-breaker broke the key lodgement of the front, thus releasing the jam. Thereupon the whole mass of ice and water retained upstream started to move. On January 12, the ship broke all her mooring lines and drifted out into the river. She was moored again with her stern against the pier and her bow approximately 50 feet out into the river. When the ice jam broke the next day, it caused the *Duteous* to drift down-river, and to collide with another ship and the shore cranes.

Held, the action should be allowed.

A collision is the result of inevitable accident if it could not have been prevented by "the exercise of ordinary care, caution and maritime skill." Where a vessel runs into another one lawfully moored in port, the onus is on her to show that the collision was inevitable. In order to do that, she must demonstrate that the occurrence of the accident was consistent with the exercise on her part of reasonable care and skill, and that she did in fact exercise reasonable care and skill. A review of the case law indicates that this has not changed. The questions to be answered are the foreseeability of the debacle, the advisability of shifting to a safer berth before the debacle and the suitability of the manoeuvres taken by the Master of the *Duteous* during the down-river drift. The collisions could have been avoided. The possibility of a debacle was foreseeable. The progression of the ice front was published daily. Communications from the Canadian Coast Guard broadcast sufficient information to alert anyone prudent enough to tune in, to listen

en dommages-intérêts accueillie contre les propriétaires du navire — Prévisibilité de la débâcle — Abordages évitables par le déplacement du navire à un poste à quai plus sûr — Obligation non remplie — Six chefs de négligence imputables au Duteous — Aucune faute de la part des autres défendeurs — Règlement sur les cartes et publications, C.R.C., chap. 1415 — Loi sur le pilotage, S.C. 1970-71-72, chap. 52, art. 31 — Règlement sur le tarif des droits d'amarrage, de corps-mort et de mouillage, C.R.C., chap. 1061, art. 8 — Code civil du Bas Canada, art. 1056C — Règles de la Cour fédérale, C.R.C., chap. 663, Règles 420, 457.

b Droit maritime — Ports — Action en dommages-intérêts — Navire rompant ses amarres dans de la glace massive, dérivant vers l'aval, abordant un autre navire et heurtant des grues de quai — Aucune faute du Conseil des ports nationaux — Obligations de vigilance du Conseil pour assurer la sécurité de la navigation dans le port compte tenu des circonstances — c Aucune législation obligeant le Conseil à garantir la sécurité des navires amarrés dans le port — Obligation de common law d'aviser des dangers cachés que pourraient comporter les installations portuaires — État des glaces, pas un danger caché — État des glaces le fait de la nature, non des installations portuaires.

Action en dommages-intérêts intentée contre le navire *Duteous* qui, rompant ses amarres, a dérivé vers l'aval dans de la glace massive et a abordé un autre navire, puis heurté deux grues de quai. Par suite de l'état des glaces sur le fleuve Saint-Laurent, ordre était donné de jour en jour au *Duteous* de ne pas appareiller. Le 11 janvier, l'agent de l'affréteur prévenait le capitaine du *Duteous*, d'origine chinoise, d'une hausse du niveau de l'eau, lui conseillant de renforcer ses amarres. Le brise-glace *Pierre Radisson* s'attaquait, le 12 janvier, à l'embâcle qui s'était formée dans le port à la hauteur du poste d'amarrage du *Duteous*. Le 13 janvier, le brise-glace rompait le front central de l'embâcle, provoquant une débâcle. Aussitôt toute la masse de glace et d'eau retenue en amont s'est mise en mouvement. Le 12 janvier, le navire a rompu toutes ses amarres et dérivé dans le fleuve. Il a été réamarré, poupe donnant contre la jetée et proue s'avançant d'environ 50 pieds dans le fleuve. Lorsque l'embâcle s'est rompue le lendemain, elle entraîna le *Duteous* vers l'aval; il aborda un autre navire et heurta les grues de quai.

Jugement: l'action devrait être accueillie.

Un abordage résulte d'un accident inévitable s'il a été impossible de le prévenir par «l'exercice de la diligence normale, la prudence et la compétence en matière maritime». Lorsqu'un navire en heurte un autre, licitement amarré dans un port, c'est lui qui a la charge de démontrer que l'abordage était inévitable. Pour ce faire, il doit démontrer que l'accident s'est produit malgré qu'il ait exercé une vigilance et fait preuve d'une habileté raisonnables et qu'il a effectivement exercé une telle vigilance et fait preuve d'une telle habileté raisonnables. L'étude de la jurisprudence montre que cela n'a pas changé. Les questions qui demandent une réponse sont: La débâcle était-elle prévisible? Aurait-il été plus avisé d'aller s'amarrer à un poste à quai plus sûr avant la débâcle? Les manoeuvres ordonnées par le capitaine du *Duteous*, alors que celui-ci dérivait vers l'aval, ont-elles été appropriées? Les abordages auraient pu être évités. La possibilité d'une débâcle était prévisible. La progression du front de glace était annoncée quoti-

and to act. All berths in the port of Montréal are safe under normal conditions, but in a debacle situation, vessels tied alongside the channel are exposed to awesome pressure of ice and water coming down the current. However there were several protected berths still vacant. The collision could have been averted by moving the *Duteous* to a safer berth before it was too late to do so. The onus is on the *Duteous* and her owners to show that her Master kept himself informed as to ice and water conditions, that he took all the necessary precautions before the vessel broke her moorings, that he carried out all manoeuvres expected of a skillful master so as to avoid collisions as the *Duteous* was drifting down-river. They did not discharge that burden of proof.

The *Duteous* was negligent on six counts: 1. The Master, knowing that he was entering an ice-bound port, failed to properly acquaint himself with the perils and requirements of winter navigation. 2. The Master did not keep abreast of essential and available information about ice conditions prevailing in the port of Montréal and did not make proper use of the ship's wireless equipment. 3. The Master did not foresee the possibility of a debacle and did not seek a safer berth before the freeze-up of the harbour. 4. The Master did not moor the *Duteous* securely before the first break of the moorings. 5. The Master was remiss in his duty in not keeping a pilot on board. 6. The Master did not exercise reasonable care and skill in the navigation of his vessel.

The charterers are not negligent in any respect for these collisions. As the actual navigation of the ship came under the responsibility of the Master and the crew, any alleged negligence against the charterers would have to lie somewhere else. There is no merit to the allegation that the charterers ought not to have directed the *Duteous* to the port of Montréal in winter as she was not an ice-class vessel. The charterparty permitted the charterers to send the *Duteous* anywhere in the world. Navigation in the port of Montréal is not restricted to ice-class vessels. There is no conclusive evidence that any inherent disability on the part of the *Duteous* caused the collisions. The second allegation was that the charterers should not have berthed the *Duteous* at a "dangerous berth." It was not established that section 41 is a dangerous berth. In any event section 41 was not selected by the charterers.

The charterers' agent, Protos Shipping Limited, and its employee Mr. Megin, were not negligent. The charterers' agent had little knowledge of navigation. The services he provided were mostly of the variety fulfilled by a "water clerk". Neither his employer nor the charterers expected him to make any contribution in the field of navigation. It was not established that there was a breach of a duty to exercise care.

The ice-breaker, the Coast Guard, the Department of Transport and the Queen were not negligent. It is alleged that the

diennement. Les communications de la Garde côtière canadienne fournissaient une information suffisante pour alerter quiconque aurait été assez prudent pour les syntoniser, les écouter et agir en conséquence. Tous les postes à quai du port de Montréal sont sécuritaires dans des conditions normales mais, en cas de débacle, les navires amarrés le long du chenal sont exposés à une pression phénoménale de la glace entraînée par le courant. Or, plusieurs postes protégés étaient encore vacants. Les abordages auraient pu être évités par un déplacement du *Duteous* vers un quai plus sûr, avant qu'il ne soit trop tard. Ce sont le *Duteous* et ses propriétaires qui ont la charge de démontrer que son capitaine s'est tenu informé de l'état des glaces et du niveau de l'eau, qu'il a pris toutes les précautions nécessaires avant que le navire ne rompe ses amarres, qu'il a exécuté toutes les manoeuvres auxquelles on pouvait s'attendre de la part d'un capitaine compétent afin d'éviter les abordages, alors que le *Duteous* dérivait vers l'aval. Ils ne se sont pas déchargés de ce lourd fardeau de preuve.

Il y a six chefs de négligence de la part du *Duteous*: 1. Son capitaine, sachant qu'il entrait dans un port pris dans les glaces, ne s'est pas suffisamment familiarisé avec les fortunes et les exigences de la navigation hivernale. 2. Il ne s'est pas tenu au fait des informations essentielles et disponibles sur l'état des glaces dans le port de Montréal et n'a pas fait bon usage de l'équipement TSF du navire. 3. Il n'a pas envisagé la possibilité d'une débacle et n'a pas cherché à obtenir un poste à un quai abrité avant que le port ne soit pris dans les glaces. 4. Il n'a pas amarré le *Duteous* assez solidement avant qu'il ne rompe ses amarres pour une première fois. 5. Il a manqué à son devoir en ne gardant pas son pilote à bord. 6. Il n'a pas fait preuve d'une vigilance et d'une compétence raisonnables dans la manoeuvre de son navire.

Il ne peut être imputé aucune faute aux affréteurs à quelque titre que ce soit quant à ces abordages. Comme la manoeuvre du navire était la responsabilité de son capitaine et de son équipage, toute allégation de négligence de la part des affréteurs doit être recherchée ailleurs. Est sans fondement l'allégation que les affréteurs n'auraient pas dû ordonner au *Duteous* de relâcher dans le port de Montréal l'hiver, puisqu'il ne s'agissait pas d'un navire conçu pour la navigation dans les glaces. La charte-partie autorisait les affréteurs à envoyer le *Duteous* où ils le voulaient, partout dans le monde. La navigation hivernale dans le port de Montréal n'est pas limitée aux navires conçus pour la navigation dans les glaces. Il n'existe aucune preuve concluante que les abordages causés par le *Duteous* aient été dus à quelque vice inhérent de celui-ci. En second lieu, on allègue que les affréteurs n'auraient pas dû amarrer le *Duteous* à un «poste dangereux». Il n'a pas été établi que le poste 41 ait été un poste dangereux. De toute façon, le poste 41 n'a pas été choisi par les affréteurs.

L'agent des affréteurs, Protos Shipping Limited, et son employé, M. Megin, ne sont pas en faute. L'agent des affréteurs ne connaissait pas grand-chose à la navigation. Les services fournis par lui étaient pour la plupart de la variété de ceux d'un «commis portuaire». Ni son employeur ni les affréteurs n'attendaient qu'il apporte sa contribution en matière de navigation. Il n'a pas été établi qu'il y ait eu manquement à quelque obligation de vigilance.

Le brise-glace, la Garde côtière, le ministère des Transports et la Reine ne sont pas en faute. On impute une faute lourde au

Harbour Master was grossly negligent in failing to shift the *Duteous* to a safer berth, and in failing to properly warn the *Duteous* of the imminent peril arising from the ice conditions in the port. The charge against the Crown is that the ice-breaker broke up the ice jam without any consideration for the security of the *Duteous*. The duty of the National Harbours Board is to exercise reasonable care to see that the harbour was safe for navigation, but the duty must be looked at in the light of the existing circumstances: *Owners of the Steamship "Panagiotis Th. Coumantaros" v. National Harbours Board*. There is no enactment imposing on the Board a duty to guarantee the safety of ships moored in harbours placed under its control: *Angeliki Compania Maritima S.A. v. BP Oil Limited*. However there is at common law a duty upon the Board to inform all vessels in port of any "concealed danger which may be constituted by harbour facilities." The ice conditions and the ensuing debacle in the port of Montréal were not concealed dangers as they could have been apprehended by any interested party who kept abreast of the events. Moreover those conditions were not constituted by the harbour facilities but created by nature and beyond the control of the Harbour Master. The Harbour Master's position was that the ships had all the information available and it was up to their masters to take the necessary precautions. Under the law, he came under no obligation to do more than he did. Neither the Board nor the Harbour Master was guilty of negligence. The payment of tolls and wharfage does not create a contract which was breached: *The King v. Canada Steamship Lines Ltd*. It was alleged that the Coast Guard was negligent for breaking the ice jam front while the *Duteous* was moored in such a precarious position. No enactment would compel ice-breakers to keep vessels informed of their progress on the St. Lawrence River. Those on board the *Duteous* were aware of the presence of the ice-breaker, which they could see some 500 feet from their own vessel. Any seaman who does not know the role of an ice-breaker in a Canadian winter ought to inform himself before entering our waters. The Canadian pilot on board the *Duteous* on January 12 was aware of the ice-breaker's manoeuvres, but he felt that the *Duteous* was safely moored. If there was negligence on the part of the pilot, it became the negligence of the shipowner under section 31 of the *Pilotage Act*.

The plaintiffs are not contributorily negligent. There was no conclusive evidence that the *Thor I* was improperly moored, nor that the *Thor I* would have broken her moorings had she not been run into by the *Duteous*. Finally, the *Thor I* was lawfully positioned.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

Irish Shipping Ltd. v. The Queen, [1977] 1 F.C. 485 (T.D.); *Dumurra (The) v. Maritime Telegraph and Telephone Co. Ltd.*, [1977] 2 F.C. 679 (C.A.); *Owners of the Steamship "Panagiotis Th. Coumantaros" v. National Harbours Board*, [1942] S.C.R. 450; *Angeliki Compania Maritima S.A. v. BP Oil Limited*, judgment dated April 16, 1973, Federal Court, Trial Division, T-4159-71, not reported.

capitaine du port, qui n'aurait pas déplacé le *Duteous* à un poste à quai plus abrité et qui ne l'aurait pas adéquatement averti du péril éminent que représentait l'état des glaces dans le port. Ce qu'on reproche à la Couronne, c'est, pour le brise-glace, d'avoir rompu l'embâcle sans se préoccuper de la sécurité du *Duteous*. L'obligation du Conseil des ports nationaux est une obligation de vigilance raisonnable, de s'assurer que le port n'offrirait pas de danger pour la navigation, mais cette obligation doit être considérée sous l'éclairage des circonstances de l'espèce: *Owners of the Steamship "Panagiotis Th. Coumantaros" v. National Harbours Board*. Aucun texte n'impose au Conseil le devoir d'assurer la sécurité des navires qui mouillent dans les ports placés sous son contrôle: *Angeliki Compania Maritima S.A. c. BP Oil Limited*. En revanche, il y a, en *common law*, obligation pour le Conseil d'informer tous les navires dans le port des «dangers cachés que peuvent comporter ses installations portuaires». L'état des glaces et la débâcle qui s'en est suivie dans le port de Montréal n'étaient pas des dangers cachés; toute partie intéressée qui se tenait au fait des événements pouvait les prévoir. De plus, cet état de choses n'était pas attribuable aux installations portuaires, mais à la nature, et échappait à tout contrôle du capitaine du port. Le capitaine du port a adopté comme position que les navires disposaient de toute l'information disponible et qu'il appartenait à leur capitaine de prendre les précautions nécessaires. Aux yeux du droit, il n'avait aucune obligation de faire plus qu'il n'a fait. Ni le Conseil ni le capitaine ne sont coupables de négligence. Le paiement de droits de quai ne crée pas un contrat dont il y aurait eu rupture: *The King v. Canada Steamship Lines Ltd*. La Garde côtière aurait fait preuve de négligence, allègue-t-on, lorsque le fond de l'embâcle a été rompu alors que le *Duteous* était amarré dans une position précaire. Aucun texte n'oblige les brise-glace à tenir les navires informés de leur avance le long du fleuve Saint-Laurent. Ceux qui étaient à bord du *Duteous* avaient connaissance de la présence du brise-glace, qu'ils pouvaient voir à quelques 500 pieds de leur navire. Un marin qui ne connaîtrait pas le rôle d'un brise-glace durant l'hiver canadien devrait s'informer avant de s'aventurer dans nos eaux. Le pilote canadien qui se trouvait à bord du *Duteous*, le 12 janvier 1981, était au fait des manoeuvres du brise-glace, mais il a jugé le *Duteous* bien amarré. S'il y a eu négligence de la part du pilote, celle-ci devient la négligence de l'armateur en vertu de l'article 31 de la *Loi sur le pilotage*.

Il n'y a pas de négligence contributive de la part des demanderes. Il n'existe aucune preuve concluante que le *Thor I* ait été inadéquatement amarré, ni qu'il aurait rompu ses amarres s'il n'avait pas été abordé par le *Duteous*. Enfin le *Thor I* se trouvait licitement au quai où il était.

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

Irish Shipping Ltd. c. La Reine, [1977] 1 C.F. 485 (1^{re} inst.); *Le Dumurra c. La Maritime Telegraph and Telephone Co. Ltd.*, [1977] 2 C.F. 679 (C.A.); *Owners of the Steamship "Panagiotis Th. Coumantaros" v. National Harbours Board*, [1942] R.C.S. 450; *Angeliki Compania Maritima S.A. c. BP Oil Limited*, jugement en date du 16 avril 1973, Division de première instance de la Cour fédérale, n° T-4159-71, non publié.

CONSIDERED:

The Merchant Prince (1892), 7 ASP. M.L.C. 208 (C.A.); *Bell Telephone Co. v. The Mar-Tireno*, [1974] 1 F.C. 294 (T.D.); *Letnik v. Toronto (Municipality)*, judgment dated March 27, 1985, Federal Court, Trial Division, T-3456-81, not reported; "*City of Peking*" (*The*) v. *Compagnie des Messageries Maritimes* (1888), 14 App. Cas. 40 (P.C.); *Wake-Walker v. SS. Colin W. Ltd.*, [1937] 2 D.L.R. 753 (P.C.); *Blandy Brothers & Co., Lda. v. Nello Simoni, Ltd.*, [1963] 2 Lloyd's Rep. 24 (Q.B.); affirmed 393 (C.A.); *Sparrows Point v. Greater Vancouver Water District*, [1951] S.C.R. 396; *Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft et al v. The Queen et al*, [1969] 1 Ex.C.R. 117; *Warwick Shipping Limited v. R.*, [1982] 2 F.C. 147 (T.D.); affirmed (1983), 48 N.R. 378 (F.C.A.).

REFERRED TO:

The Europa (1850), 14 Jur. 627 (Adm.); *The "Marpesia"* (1872), L.R. 4 P.C. 212; *Bank Shipping Co'y v. "City of Seattle"* (1903), 9 Ex.C.R. 146; *Beauchemin, Gerard v. The King*, [1947] Ex.C.R. 102; *The "Velox"*, [1955] 1 Lloyd's Rep. 376 (Adm.); *The Barge "T-429"*, [1957] 1 Lloyd's Rep. 135 (Trinidad and Tobago S.C.); *Canadian National Railway Co. v. The "Temple Inn"*, judgment dated February 19, 1979, Federal Court, Trial Division, T-1474-76, not reported; *The King v. Hochelaga Shipping & Towing Co. Ltd.*, [1940] S.C.R. 153; *Grossman et al. v. The King*, [1952] 1 S.C.R. 571; *Workington Harbour and Dock Board v. Towerfield (Owners)*, [1951] A.C. 112 (H.L.); *The King v. Canada Steamship Lines Ltd.*, [1927] S.C.R. 68.

COUNSEL:

A. S. Hyndman, Q.C. and *N. J. Spillane* for plaintiff A/S Ornen.

Edouard Baudry for plaintiff Royal Insurance Company of Canada.

Martin J. Edwards for plaintiff St. Lawrence Stevedoring Company Limited.

Trevor H. Bishop and *Robert Cypihot* for plaintiff Compagnia de Navegacion Duteous, S.A. and for defendant ship *Duteous*.

W. David Angus, Q.C. and *Laurent Fortier* for defendants Clipper Maritime Co. Ltd., Dancan Line Limited, Armada Lines Limited, Armada Shipping APS and Protos Shipping Ltd.

J.-C. Ruelland, A. Bluteau and *P. H. Vanasse* for defendant and third party National Harbours Board.

J.-C. Ruelland and *A. Bluteau* for defendant and third party the Queen.

DÉCISIONS EXAMINÉES:

The Merchant Prince (1892), 7 ASP. M.L.C. 208 (C.A.); *La cie de téléphone Bell c. Le Mar-Tireno*, [1974] 1 C.F. 294 (1^{re} inst.); *Letnik c. Toronto (municipalité)*, jugement en date du 27 mars 1985, Division de première instance de la Cour fédérale, n° T-3456-81, non publié; "*City of Peking*" (*The*) v. *Compagnie des Messageries Maritimes* (1888), 14 App. Cas. 40 (P.C.); *Wake-Walker v. SS. Colin W. Ltd.*, [1937] 2 D.L.R. 753 (P.C.); *Blandy Brothers & Co., Lda. v. Nello Simoni, Ltd.*, [1963] 2 Lloyd's Rep. 24 (Q.B.); confirmée à 393 (C.A.); *Sparrows Point v. Greater Vancouver Water District*, [1951] R.C.S. 396; *Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft et al v. The Queen et al*, [1969] 1 R.C.É. 117; *Warwick Shipping Limited c. R.*, [1982] 2 C.F. 147 (1^{re} inst.) confirmée (1983), 48 N.R. 378 (C.A.F.).

DÉCISIONS CITÉES:

The Europa (1850), 14 Jur. 627 (Adm.); *The "Marpesia"* (1872), L.R. 4 P.C. 212; *Bank Shipping Co'y v. "City of Seattle"* (1903), 9 R.C.É. 146; *Beauchemin, Gerard v. The King*, [1947] R.C.É. 102; *The "Velox"*, [1955] 1 Lloyd's Rep. 376 (Adm.); *The Barge "T-429"*, [1957] 1 Lloyd's Rep. 135 (S.C. Trinidad et Tobago); *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Le "Temple Inn"*, jugement en date du 19 février 1979, Division de première instance de la Cour fédérale, T-1474-76, non publié; *The King v. Hochelaga Shipping & Towing Co. Ltd.*, [1940] R.C.S. 153; *Grossman et al. v. The King*, [1952] 1 R.C.S. 571; *Workington Harbour and Dock Board v. Towerfield (Owners)*, [1951] A.C. 112 (H.L.); *The King v. Canada Steamship Lines Ltd.*, [1927] R.C.S. 68.

AVOCATS:

A. S. Hyndman, c.r. et *N. J. Spillane*, pour A/S Ornen, demanderesse.

Edouard Baudry, pour Royal Insurance Company of Canada, demanderesse.

Martin J. Edwards pour St. Lawrence Stevedoring Company Limited, demanderesse.

Trevor H. Bishop et *Robert Cypihot* pour Compagnia de Navegacion Duteous, S.A., demanderesse, et pour le navire *Duteous*, défendeur.

W. David Angus, c.r. et *Laurent Fortier* pour Clipper Maritime Co. Ltd., Dancan Line Limited, Armada Lines Limited, Armada Shipping APS et Protos Shipping Ltd., défenderesses.

J.-C. Ruelland, A. Bluteau et *P. H. Vanasse* pour le Conseil des ports nationaux, défendeur et mis-en-cause.

J.-C. Ruelland et *A. Bluteau* pour la reine, défenderesse et mise-en-cause.

SOLICITORS:

McMaster Meighen, Montréal, for plaintiff A/S Ornen.

Lavery, O'Brien, Montréal, for plaintiff Royal Insurance Company of Canada.

Gagnon, de Billy, Cantin, Martin, Beaudoin, Lesage & Associés, Québec City, for plaintiff St. Lawrence Stevedoring Company Limited.

Brisset, Bishop, Davidson & Davis, Montréal, for plaintiff Compagnia de Navegacion Duteous, S.A. and for defendant ship *Duteous*.

Stikeman, Elliott, Montréal, for defendants Clipper Maritime Co. Ltd., Dancan Line Limited, Armada Lines Ltd., Armada Shipping APS and Protos Shipping Ltd.

Ports Canada, Montréal, for defendant and third party National Harbours Board.

Deputy Attorney General of Canada for defendant and third party the Queen.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

DUBÉ J.: The trial of these three actions in admiralty was heard on common evidence at Montréal, Que., and lasted 21 days. Seventeen factual witnesses and twelve experts were heard. Ten other witnesses testified on commission evidence or at discovery. A total of 173 documents were filed. Eleven lawyers represented the several parties involved either as plaintiffs, defendants or third parties. These reasons for judgment will apply *mutatis mutandis* to the three actions.

On January 13, 1981, the M.V. *Duteous* while berthed at section 43 in the port of Montréal broke her moorings, was carried downstream in heavy ice and collided with the M.V. *Thor I* at section 52, and then with two shore cranes, the property of a stevedoring firm, located at sections 71 and 72. The collisions caused heavy damage to the two vessels and the cranes, resulting in these three actions involving the owners of the M.V. *Duteous* (Compagnia de Navegacion Duteous, S.A.), the owners of the M.V. *Thor I* (A/S Ornen), the owners of the cranes (St. Lawrence Stevedoring Company Limited), the insurers of the cranes

PROCUREURS:

McMaster Meighen, Montréal, pour A/S Ornen, demanderesse.

Lavery, O'Brien, Montréal, pour Royal Insurance Company of Canada, demanderesse.

Gagnon, de Billy, Cantin, Martin, Beaudoin, Lesage & Associés, Québec, pour St. Lawrence Stevedoring Company Limited, demanderesse.

Brisset, Bishop, Davidson & Davis, Montréal, pour Compagnia de Navegacion Duteous, S.A. demanderesse, et pour le navire *Duteous*, défendeur.

Stikeman, Elliott, Montréal, pour Clipper Maritime Co. Ltd., Dancan Line Limited, Armada Lines Ltd., Armada Shipping APS et Protos Shipping Ltd., défenderesses.

Ports Canada, Montréal, pour le Conseil des ports nationaux, défendeur et mis-en-cause.

Le sous-procureur général du Canada, pour la Reine, défenderesse et mise-en-cause.

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

LE JUGE DUBÉ: L'instruction de ces trois actions, en amirauté, a eu lieu conjointement, par administration d'une preuve commune, à Montréal (Québec), et a duré 21 jours. Il y a eu audition de dix-sept témoins sur les faits en cause et de douze experts. Dix autres témoins ont déposé par commissions rogatoires ou lors d'interrogatoires préalables. Un total de 173 documents ont été produits. Onze avocats ont représenté les diverses parties en cause, qu'il s'agisse des demanderesse, des défendeurs ou des mis-en-cause. Les présents motifs s'appliqueront *mutatis mutandis* aux trois actions.

Le 13 janvier 1981, le M.V. *Duteous*, alors amarré au poste 43 dans le port de Montréal, a rompu ses amarres, a été entraîné vers l'aval par de la glace massive et a abordé le M.V. *Thor I*, amarré au poste 52, puis deux grues de quai, appartenant à une firme de manutention, situées aux postes 71 et 72. Ces abordages ont causé des avaries importantes aux deux navires et endommagé les grues, avec pour résultat les trois présentes actions, mettant en cause les propriétaires du M.V. *Duteous* (Compagnia de Navegacion Duteous, S.A.), les propriétaires du M.V. *Thor I* (A/S Ornen), les propriétaires des grues (St. Law-

(Royal Insurance Company of Canada), the charterers of the M.V. *Duteous* (Clipper Maritime Company Limited, Dancan Line Limited, Armada Shipping APS, Armada Lines Limited), the agent of the charterers (Protos Shipping Ltd.), the National Harbours Board as responsible for the port of Montréal, and Her Majesty the Queen for the Department of Transport, itself responsible for the Canadian Coast Guard and the ice-breaker *Pierre Radisson*. (The ice-breaker was working in the St. Lawrence River and the Harbour of Montréal during the time material to these actions.)

1. The facts

The material facts leading to the collisions may be reconstructed as follows.

The M.V. *Duteous* is a standard design, general cargo, Freedom-type vessel, built in Japan in 1977, with four holds equipped with tween-decks. Bridge and machinery are located aft. Propulsion is by a twelve-cylinder Pielstick diesel engine developing 5,130 b.h.p. through reduction gearing onto a single screw. Her capacity is 8,767 gross registered tonnes. She has an overall length of 143.41 metres, a beam of 19.82 metres and a moulded depth of 12.35 metres. During the relevant period she was mastered by a Chinese captain from Hong Kong and manned by a crew from Hong Kong and Taiwan.

The M.V. *Duteous* was fixed for the Montréal voyage by a sailing telegram dated December 4, 1980, from the charterer Armada Shipping APS. She crossed the Atlantic, stopped at Gros Cacouna, a lower St. Lawrence port, then at Québec City. She arrived in the port of Montréal on December 31, 1980, and berthed at section 102 where she took on bunkers, then moved to section 41 where she berthed at 11:00 hours on January 1, 1981. She commenced loading on January 3, 1981, and completed loading on January 7, 1981, at 14:15 hours with a total general cargo of 8,605.643 tonnes. The drafts were: forward 26'07", aft 27'03". Departure time was set for 08:00 hours the next day, January 8, 1981.

rence Stevedoring Company Limited), les assureurs des grues (Royal Insurance Company of Canada), les affréteurs du M.V. *Duteous* (Clipper Maritime Company Limited, Dancan Line Limited, Armada Shipping APS, Armada Lines Limited), l'agent des affréteurs (Protos Shipping Ltd.), le Conseil des ports nationaux, responsable du port de Montréal, et Sa Majesté la Reine, au nom du ministère des Transports, lui-même responsable de la Garde côtière canadienne et du brise-glace *Pierre Radisson*. (Le brise-glace était à l'œuvre dans le fleuve Saint-Laurent et dans le port de Montréal au moment où se sont passés les faits en cause.)

1. Les faits

Les faits pertinents qui ont conduit aux abordages peuvent être reconstitués comme il suit:

Le M.V. *Duteous* est un navire de cueillette de conception standard de type Freedom; construit au Japon en 1977, il comporte quatre cales équipées d'entreponts. La passerelle et les machines sont à l'arrière. La propulsion est assurée par un moteur diesel Pielstick de douze cylindres développant 5 130 b.h.p. par train d'engrenages réducteurs, sur une seule hélice. Il a une capacité de 8 767 tonnes de jauge brute, une longueur hors tout de 143,41 m, une largeur de 19,82 m et un creux sur quille de 12,35 m. À l'époque en cause, il était commandé par un capitaine chinois de Hong Kong, ayant sous ses ordres un équipage en provenance de Hong Kong et de Taïwan.

Le M.V. *Duteous* a reçu instruction, par télégramme daté du 4 décembre 1980, de l'affréteur Armada Shipping APS, de se rendre à Montréal. Il a traversé l'Atlantique, a fait relâche à Gros Cacouna, un port du Bas-Saint-Laurent, puis à Québec. Il est arrivé dans le port de Montréal le 31 décembre 1980, s'amarrant au poste 102 pour mazouter, puis s'est rendu au poste 41 où il s'amarrait à 11 h 00, le 1^{er} janvier 1981. Il a commencé l'embarquement de sa cargaison le 3 janvier 1981, terminant cette opération le 7 janvier 1981, à 14 h 15, soit une cargaison totale de marchandises diverses de 8 605,643 tonnes. Son tirant d'eau était alors de 26'07" à l'avant et de 27'03" à l'arrière. L'appareillage était prévu pour 8 h 00 le lendemain, 8 janvier 1981.

Because of ice conditions on the St. Lawrence River, the vessel was ordered not to leave port from day to day and thus remained at the same berth awaiting clearance until January 12, 1981.

On Sunday, January 11, 1981, Mr. Thomas Megin, Operations Manager of the Montréal Office of Protos Shipping Limited, the charterers' agent, received a telephone call from the Port of Montréal's Harbour Master's office warning ships in port of rising water levels and advising that extra moorings should be put out. At about 17:00 hours on that day he boarded the M.V. *Duteous* to relay the information. Three additional mooring lines were put out: an additional head rope, an extra fore head spring and an after breast line.

On January 12, 1981, at 05:20 hours, the M.V. *Duteous*, surrounded by ice, broke all her mooring lines and drifted onto section 43, a pier that juts out diagonally into the river. She was moored again at that new position with her stern against the pier and her bow approximately 50 feet out into the river. The new mooring arrangements consisted of 13 mooring lines being run out, with both the port and starboard anchor chains secured to bollards on the pier with the assistance of a mobile crane.

Early Tuesday morning, January 13, 1981, at about 06:30 hours, the ice jam broke. All lines and anchor chains of the M.V. *Duteous* parted. The vessel drifted down-river with the ice. Her heading was approximately 150° to 170°, with the ice pressure against the ship from her starboard bow toward her port quarter. The Master started the engine and kept it at full ahead with the rudder hard to starboard.

At 07:04 hours, the stern of the M.V. *Duteous* came into contact with the port bow of the M.V. *Thor I* moored at section 52, scraped along her port side, hit a second time on her hull (opposite the third hatch) and continued drifting astern and partly sideways down the harbour until, at 08:07 hours, her stern collided with two of three shore cranes, emplaced at sections 71 and 72. One of the cranes (crane number 2) fell on the after-end of the vessel and remained there. The other (crane

À cause de l'état des glaces sur le fleuve Saint-Laurent, le navire a été retenu au port de jours en jours, demeurant ainsi à quai, au même poste, en attente de l'autorisation d'appareiller, jusqu'au 12 janvier 1981.

Le dimanche 11 janvier 1981, M. Thomas Megin, directeur des opérations du bureau de Montréal de la Protos Shipping Limited, l'agent des affréteurs, a reçu un appel téléphonique de la capitainerie du port de Montréal avertissant les navires dans le port d'une hausse du niveau de l'eau et leur conseillant d'augmenter le nombre de leurs amarres. Vers 17 h 00 ce jour-là, il se rendait à bord du M.V. *Duteous* pour transmettre cette information. Trois amarres supplémentaires ont alors été frappées: une amarre avant additionnelle, une seconde garde montante appelant de l'avant et un traversier à l'arrière.

Le 12 janvier 1981, à 5 h 20, le M.V. *Duteous*, entouré de glaces, a rompu toutes ses amarres et a dérivé jusqu'au poste 43, une jetée qui s'avance diagonalement dans le fleuve. Il a à nouveau été amarré dans cette nouvelle position, sa poupe donnant contre la jetée et sa proue s'avançant approximativement 50 pieds dans le fleuve. Cette fois 13 amarres furent frappées, les deux chaînes d'ancres, bâbord et tribord, étant arrimées à des bollards sur la jetée, à l'aide d'une grue mobile.

Tôt le mardi matin 13 janvier 1981, vers 6 h 30, l'embâcle se brisa. Toutes les amarres et les chaînes d'ancres du M.V. *Duteous* ont été rompues. Le navire a dérivé vers l'aval avec la glace, avec un cap entre le 150 et le 170 approximativement, la glace poussant sur lui par tribord avant vers bâbord arrière. Le capitaine a fait mettre les machines en marche, en avant toute, et la barre à droite toute.

À 7 h 04, l'arrière du M.V. *Duteous* toucha l'avant babord du M.V. *Thor I*, amarré au poste 52, racla sa muraille bâbord, heurta à nouveau sa coque (à la hauteur de la troisième écouteille) dérivant toujours en culant, partiellement en travers, vers l'aval du port jusqu'à ce que, à 8 h 07, sa poupe heurte deux des trois grues de quai placées aux postes 71 et 72. L'une des grues (la grue n° 2) tomba sur l'arrière du navire et y demeura, entra-

number 3) was propelled to the end of the wharf and into the river.

At approximately 09:30 hours, the M.V. *Duteous* broke clear of the heavy-ice pack. At 11:26 hours, a pilot was landed on board by helicopter. At 17:35 hours, tugs came to her assistance. At 19:20 hours, cables and a crane bucket which hung close to the propeller of the M.V. *Duteous* were cut free. At 22:00 hours, the vessel manoeuvred back up to section 48.

2. Ice conditions in the port of Montréal

The harbour of Montréal lies downstream from the Lachine Rapids, open all winter. The rapids generate millions of tonnes of ice during the freezing season. The ice flows through the La Prairie Basin and the St. Mary Rapids and accumulates in the harbour causing the local water level to rise.

Records show that from 1965 to 1969 the rise above the normal levels exceeded 9.1 metres. During that period, the Coast Guard was carrying out advanced practical ice-breaking research. Since 1969, a more effective control on the harbour water/ice levels was established through the use of ice-breakers which kept navigation open from Montréal down-river, allowing the ice generated by the Lachine Rapids to flow continuously downstream. As a result, between the years 1969 and 1981, the water levels exceeded 9.1 metres only three times: in 1971, 1976 and 1981. During those three winters the ice-breakers were unable to keep the channel open in January.

Extremely cold temperatures were prevalent during those three winters. The cold weather experienced during November and December 1980 and up to January 12, 1981, was more severe than had occurred in any of the previous forty years.

Daily bulletins published by the Canadian Coast Guard indicate the progression of the front of the ice jam moving up the St. Lawrence River in January 1981. On January 5, 1981, the front was at Portneuf some 190 kilometres downstream from Montréal. The next day, it advanced to Sorel, some 65 kilometres away from Montréal. The front remained there for a day, then moved

vée. L'autre (la grue n° 3), fut projetée au bout du quai où elle tomba dans le fleuve.

Vers 9 h 30, le M.V. *Duteous* réussissait à sortir de la couche de glaces considérable qui l'entourait. À 11 h 26, un pilote était déposé à bord par hélicoptère. À 17 h 35, des remorqueurs venaient à son aide. À 19 h 20, des câbles, auxquels était attachée la benne d'une grue et qui pendaient dans l'eau près de l'hélice du M.V. *Duteous*, étaient coupés, le libérant. À 22 h 00, le navire, à nouveau manoeuvrant, revenait au poste 48.

2. L'état des glaces dans le port de Montréal

Le port de Montréal se trouve en aval des rapides de Lachine, qui ne gèlent pas de tout l'hiver. Les rapides génèrent des millions de tonnes de glace au cours de la saison froide. La glace s'écoule par le bassin La Prairie et les rapides de Sainte-Marie pour s'accumuler dans le port et y faire monter le niveau de l'eau.

Les statistiques montrent que de 1965 à 1969 le niveau est monté jusqu'à 9,1 m au-dessus de la normale. Au cours de cette période, la Garde côtière effectuait des recherches perfectionnées sur les méthodes de briser les embâcles. Depuis 1969, on procède à un contrôle plus efficace des niveaux de l'eau et de la glace dans le port en recourant à des brise-glace qui rendent possible la navigation de Montréal vers l'aval, en permettant à la glace produite par les rapides de Lachine de s'écouler continuellement vers l'aval. En conséquence, entre 1969 et 1981, le niveau de l'eau n'a dépassé 9,1 m que trois fois seulement: en 1971, en 1976 et 1981. Au cours de ces trois hivers, les brise-glace n'ont pu maintenir le chenal ouvert en janvier.

Des températures extrêmement froides ont prévalu au cours de ces trois hivers. Le temps froid de novembre et de décembre 1980, qui s'est prolongé jusqu'au 12 janvier 1981, a été le plus rigoureux éprouvé depuis 40 ans.

Des bulletins quotidiens, publiés par la Garde côtière canadienne, indiquaient la progression du front de l'embâcle qui remontait le fleuve Saint-Laurent en janvier 1981. Le 5 janvier 1981, le front était à Portneuf, à quelque 190 kilomètres en aval de Montréal. Le jour suivant, il avait avancé jusqu'à Sorel, à 65 kilomètres environ de Montréal. Le front demeura stationnaire à cette hauteur

upstream, reached Cap Saint-Michel the next day and the entrance of the port of Montréal on January 11, 1981.

According to F. E. Parkinson, a hydraulic consulting engineer and expert in ice, whom I found to be learned and reliable, the front movement through the port of Montréal in January 1981 had a cover thickness of 5.4 metres in the reach between Cap Saint-Michel and section 101. His estimate corresponds very closely to the 3.9 metres of ice plus 2.4 metres of slush measured by the crew of the ice-breaker *Pierre Radisson* at section 102 at 13:00 hours on January 12, 1981.

From the evidence of Mr. Parkinson, some time around 24:00 hours on January 11, 1981, the front would have reached section 43 and shortly thereafter, the faster flowing current of St. Mary Rapids. The incoming ice thickened the cover as a result of two dynamics: firstly, the fairly gentle entrainment of the loose ice under the cover already in place; secondly, the pressure of intermittent shoves compressing the whole cover, thus thickening it and pushing it down-river.

The evidence indicates that the ice-breaker *Pierre Radisson* had been attacking the ice front from Portneuf all the way to the port of Montréal and had arrived at Cap Saint-Michel at midnight on January 11, 1981. The ice-breaker cleared the jam in the harbour the next day up to section 43, hard by the M.V. *Duteous*, at midnight January 12, 1981. At that moment the channel was clear downstream up to section 43. The ice-breaker ceased operations for the night with her nose into the front.

On the morning of January 13, 1981, the *Pierre Radisson* resumed her attack. At 06:00 hours she broke the key lodgement of the front, thus releasing the jam. Thereupon the whole mass of ice and water retained upstream started to move, unleashing a force of awesome proportion. According to Mr. Parkinson, "forces greater than six hundred tonnes could have been acting on the ship" (the M.V. *Duteous*).

The M.V. *Duteous* was not the only victim of the debacle. The M.V. *Thor I* upon, or shortly after the collision, also broke her moorings and went adrift. Another vessel, the M.V. *Bunga Chempaka*, berthed at section 55, broke her moor-

pendant un jour, puis remonta vers l'amont, atteignant Cap Saint-Michel le jour suivant et l'entrée du port de Montréal le 11 janvier 1981.

^a D'après F. E. Parkinson, un ingénieur conseil hydraulique, spécialiste de la glace, qui m'a paru bien informé et digne de foi, le front qui se déplaçait dans le port de Montréal en janvier 1981 avait une épaisseur de 5,4 m dans l'ouvert entre Cap Saint-Michel et le poste 101. Son estimé correspond de près aux 3,9 m de glace, plus 2,4 m de gadoue, mesurés par l'équipage du brise-glace *Pierre Radisson* au poste 102, à 13 h 00 le 12 janvier 1981.

^c D'après le témoignage de M. Parkinson, vers minuit le 11 janvier 1981, le front aurait atteint le poste 43 et, peu de temps après, le courant plus fort des rapides Sainte-Marie. La glace qui arrivait épaississait la couche existante du fait de ^d l'action de deux forces: premièrement, les glaces libres étaient lentement entraînées sous la couche déjà en place; deuxièmement, la pression de certaines poussées intermittentes comprimait toute la couche, l'épaississant et la poussant vers l'aval.

Les preuves administrées montrent que le brise-glace *Pierre Radisson* s'est attaqué au front de glace à partir de Portneuf et tout le long, jusqu'au port de Montréal, et qu'il avait atteint le Cap Saint-Michel à minuit le 11 janvier 1981. Le brise-glace s'attaqua à l'embâcle dans le port le jour suivant, jusqu'au poste 43, par le travers du M.V. *Duteous*, à minuit le 12 janvier 1981. À ce moment-là, le chenal était libre en aval jusqu'au ^g poste 43. Le brise-glace cessa ses opérations pour la nuit, le nez enfoncé dans le front de glace.

Le matin du 13 janvier 1981, le *Pierre Radisson* reprenait son attaque. À 6 h 00, il réussissait à ^h briser le point d'appui central du front, libérant ainsi toute l'embâcle. Alors toute la masse de glace et d'eau retenue en amont bougea, libérant des forces énormes. D'après M. Parkinson [TRADUCTION] «des forces supérieures à 600 tonnes peuvent ⁱ avoir agi sur le navire» (le M.V. *Duteous*).

Le M.V. *Duteous* n'a pas été la seule victime de la débâcle. Le M.V. *Thor I* au moment de l'abordage, ou peu après, a lui aussi rompu ses amarres et a dérivé. Un autre navire, le M.V. *Bunga Chempaka*, amarré au poste 55, a également

ings as well and went down-river. The M.V. *Atlantic Prosper* also broke some moorings at section 66 but clung safely to the wall. Two small tugs, which had been called to the rescue of the M.V. *Duteous* the previous day and spent the night locked in the ice, were drifting away, out of control. The *Pierre Radisson*, also swept away by the ice, joined the ghostly procession down the current into the sea smoke. The M.V. *Duteous*, however, was the only vessel to cause damage during her descent down-river.

3. Were the collisions inevitable?

A collision is said to be the result of an inevitable accident if it could not have been prevented by "the exercise of ordinary care, caution and maritime skill".¹ Where a vessel runs into another one lawfully moored in port, the onus is on her to show that the collision was inevitable. In order to do that, she must at least demonstrate that the occurrence of the accident was consistent with the exercise on her part of reasonable care and skill and that she did in fact exercise reasonable care and skill.² In *The Merchant Prince*,³ a much stricter burden was placed on the colliding ship in order to sustain the defence of inevitable accident. Fry L.J. stated, at page 211:

To sustain that the defendants must do one or the other of two things: they must either show what was the cause of the accident, and show that the result of that cause was inevitable; or they must show all the possible causes, one or other of which might produce the effect, and must further show with regard to every one of those possible causes that the result could not have been avoided.

In *Bell Telephone Co. v. The Mar-Tirenno*⁴ the plaintiff's claim was for damages caused by the anchor of the defendant ship to its underwater telephone cables near the port of Québec. The captain of the *Mar-Tirenno* was advised to double his lines and maintain constant watch because Pier

¹ *The Europa* (1850), 14 Jur. 627 (Adm.), at p. 629. This definition was approved by the Privy Council in *The "Marpesia"* (1872), L.R. 4 P.C. 212.

² *Halsbury's Laws of England*, 1983, 4th ed., vol. 43, para. 981.

³ (1892), 7 ASP. M.L.C. 208 (C.A.).

⁴ [1974] 1 F.C. 294 (T.D.).

rompu ses amarres et été entraîné vers l'aval. Le M.V. *Atlantic Prosper* a aussi rompu certaines amarres, au poste 66, mais est parvenu à demeurer en sécurité le long de la muraille. Deux petits remorqueurs, appelés à l'aide par le M.V. *Duteous* le jour précédent, et qui avaient passé la nuit emprisonnés dans les glaces, dérivèrent, n'étant plus maîtres de leur manœuvre. Le *Pierre Radisson* lui-même entraîné par la glace, s'est joint à cette procession fantasmagorique, descendant le courant dans la fumée de glace. Le M.V. *Duteous*, cependant, est le seul navire qui ait causé des dommages lorsqu'il a été entraîné vers l'aval.

3. Les abordages étaient-ils inévitables?

On dit qu'un abordage résulte d'un accident inévitable si on n'a pas pu le prévenir par [TRADUCTION] «l'exercice de la diligence normale, la prudence et la compétence en matière maritime»¹. Lorsqu'un navire en heurte un autre licitement amarré dans un port, c'est lui qui a la charge de démontrer que l'abordage était inévitable. Pour ce faire, il doit à tout le moins démontrer que l'accident s'est produit malgré qu'il ait exercé une vigilance et fait preuve d'une habileté raisonnables et qu'il a effectivement exercé une telle vigilance et fait preuve d'une telle habileté raisonnables². Dans l'arrêt *The Merchant Prince*³, le navire abordeur s'est vu imposer un fardeau beaucoup plus strict pour établir une défense d'accident inévitable. Le lord juge Fry dit, à la page 211:

[TRADUCTION] Pour soutenir cela, les défendeurs se placent devant l'alternative suivante: ils doivent soit démontrer quelle cause a provoqué l'accident et que l'effet de cette cause était inévitable, soit démontrer que toutes les causes possibles auraient pu avoir un tel effet et, en outre, que pour chacune de toutes ces causes possibles, cet effet ne pouvait être évité.

Dans l'affaire *La cie de téléphone Bell c. Le Mar-Tirenno*⁴, la demanderesse réclamait l'indemnisation des dommages que l'ancre du navire défendeur avait causés à ses câbles téléphoniques sous-marins aux environs du port de Québec. Le capitaine du *Mar-Tirenno* avait été avisé de dou-

¹ *The Europa* (1850), 14 Jur. 627 (Adm.), à la p. 629. Le Conseil privé a approuvé cette définition dans l'arrêt *The "Marpesia"* (1872), L.R. 4 P.C. 212.

² *Halsbury's Laws of England*, 1983, 4^e éd., vol. 43, par. 981.

³ (1892), 7 ASP. M.L.C. 208 (C.A.).

⁴ [1974] 1 C.F. 294 (1^{re} inst.).

18 was an extremely exposed wharf in the winter, as the tides shift ice backwards and forwards. The ship broke away and caused damages. Addy J. of this Court maintained the action, finding that the Master of the *Mar-Tirenno* had been negligent in not having informed himself of the location of the cables and in not assessing the possible alternatives, including tying up at another wharf. He also found that the defendants' plea of inevitable accident failed because the breaking away and the resulting damage were clearly foreseeable. There was a failure to observe and to carry out any preventive action. He said, at page 300:

Where a person has actual dominion and control over an object or has a legal duty to control it and that object goes out of control and causes damage, then, it is obviously up to the person in control to explain by positive evidence the reason why the object went out of control or, at least, to establish by positive evidence that it was not due to any act or omission on his part or on the part of any other person whose actions were under his control.

In *Letnik v. Toronto (Municipality)*,⁵ Addy J. confirmed his previous statement and added, at pages 32-33:

Furthermore the burden of proof on the part of a ship which runs into another when moored or anchored in conditions of good visibility and fair weather is a very onerous one.

Of course, the conditions in the instant case were not good. The M.V. *Duteous* was coming down in the grips of a debacle.⁶ The questions that come to mind and have to be answered are the foreseeability of the debacle, the advisability of shifting to a safer berth before the debacle and the suitability of the manoeuvres taken by the Master of the M.V. *Duteous* during the down-river drift.

In "*City of Peking*" (*The*) v. *Compagnie des Messageries Maritimes*⁷ the Privy Council dealt with a case of a vessel running down a ship at her

⁵ Judgment dated March 27, 1985, Federal Court, Trial Division, T-3456-81, not reported.

⁶ "Debate: a sudden breaking up of ice in a river" (*The Living Webster Encyclopedic Dictionary of the English Language*).

⁷ (1888), 14 App. Cas. 40 (P.C.).

bler ses amarres et d'assurer une veille constante, la jetée 18 étant fortement exposée durant l'hiver, les marées déplaçant les glaces dans un sens puis dans l'autre. Le navire, ayant rompu ses amarres, a été entraîné et a causé des dommages. Le juge Addy de notre Cour a fait droit à l'action, constatant que le capitaine du *Mar-Tirenno* avait été négligent, en ne cherchant pas à savoir où se trouvaient les câbles et en n'ayant pas songé à d'autres solutions possibles, dont celle de s'amarrer à un autre quai. Le juge Addy a aussi rejeté le plaidoyer d'accident inévitable des défendeurs parce qu'il était parfaitement prévisible que le navire pouvait être emporté à la dérive et qu'il en résulte des dommages. On n'avait pas fait les observations nécessaires ni pris les mesures préventives qui s'imposaient. Il dit, à la page 300:

Il va de soi que si quelqu'un a le contrôle effectif d'un objet ou est tenu en droit d'exercer un tel contrôle, il doit s'il en perd la maîtrise et que l'objet cause un dommage, expliquer par une preuve positive la raison pour laquelle l'objet a échappé à son contrôle, ou, du moins, d'établir par une preuve positive que ce n'est pas dû à un acte ou à une omission de sa part ou de la part de toute autre personne agissant sous ses ordres.

Dans la décision *Letnik c. Toronto (municipalité)*⁵, le juge Addy réaffirme ce qu'il a dit auparavant, ajoutant aux pages 32 et 33:

De plus le fardeau de la preuve que doit faire le navire qui en aborde un autre, amarré ou mouillé, alors que la visibilité est bonne et par beau temps, est fort lourd.

Bien entendu, les conditions météorologiques en l'espèce n'étaient pas bonnes. Le M.V. *Duteous* a été entraîné par une débâcle⁶. Les questions qui viennent à l'esprit, et qui demandent une réponse, sont: La débâcle était-elle prévisible? Aurait-il été plus avisé d'aller s'amarrer à un poste à quai plus sûr avant la débâcle? Les manoeuvres ordonnées par le capitaine du M.V. *Duteous*, alors que celui-ci dérivait vers l'aval, ont-elles été appropriées?

Dans l'affaire "*City of Peking*" (*The*) v. *Compagnie des Messageries Maritimes*⁷, le Conseil privé était saisi d'une affaire où il y avait eu

⁵ Jugement en date du 27 mars 1985, Division de première instance de la Cour fédérale, T-3456-81, non publié.

⁶ [TRADUCTION] Debâcle: «rupture soudaine de la glace dans une rivière»—(*The Living Webster Encyclopedic Dictionary of the English Language*).

⁷ (1888), 14 App. Cas. 40 (P.C.).

moorings in broad daylight, a *prima facie* evidence of fault. The collision was attributable to the effect of an exceptional current, known to be a possible though improbable contingency, but it was shown that the port anchor of the steamer was not in readiness. The Court held that the steamer had neglected ordinary precautions and could not be absolved from blame.⁸

In *Wake-Walker v. SS. Colin W. Ltd.*,⁹ the Privy Council dealt with the plea of inevitable accident in a collision between vessels in the Montréal harbour. Again, it confirmed that the onus was upon the party asserting such a defence to satisfy the Court that he was not to blame. It found that the defendant vessel had taken a course and speed which placed her in a position in which she ought not to have been and therefore had not discharged the onus.

The evidence adduced at the hearing, factual as well as expert, leads me to the inescapable conclusion that the two collisions could have been avoided. The possibility of a debacle was foreseeable. The progression of the ice front was published daily in the Information Bulletins above referred to. VHF radio communications and VTM communications from the Canadian Coast Guard broadcast sufficient information to alert anyone who would be prudent enough to tune in, to listen and to act.

All berths in the port of Montréal are safe under normal conditions. But, in a debacle situation, vessels tied alongside the channel are obviously exposed to the awesome pressure of ice and water coming down the current. Vessels safely tucked

⁸ For other cases where a defendant ship was not excused from liability for a collision due to exceptional river or weather conditions, see *Bank Shipping Co'y v. "City of Seattle"* (1903), 9 Ex.C.R. 146; *Beauchemin, Gerard v. The King*, [1947] Ex.C.R. 102; *The "Velox"*, [1955] 1 Lloyd's Rep. 376 (Adm.); *The Barge "T-429"*, [1957] 1 Lloyd's Rep. 135 (Trinidad and Tobago S.C.); *Canadian National Railway Co. v. The "Temple Inn"*, judgment dated February 19, 1979, Federal Court, Trial Division, T-1474-76, not reported. In the later case *Collier J.* said at page 19 with reference to "inevitable accident": "I doubt the concept has any place in modern tort law."

⁹ [1937] 2 D.L.R. 753 (P.C.).

abordage d'un navire au mouillage, en plein jour, de prime abord une preuve de faute. L'abordage était attribuable à l'effet d'un courant exceptionnel, une éventualité qu'on savait possible quoique improbable, mais il a été démontré que l'ancre bâbord du vapeur n'était pas à poste. La Cour a jugé que le vapeur avait négligé de prendre les précautions habituelles et qu'il ne pouvait être exonéré de tout blâme⁸.

Dans l'affaire *Wake-Walker v. SS. Colin W. Ltd.*,⁹ le Conseil privé était saisi d'un plaidoyer d'accident inévitable dans le cas d'un abordage entre navires dans le port de Montréal. À nouveau, il réaffirma que c'était à la partie qui faisait valoir cette défense que revenait la charge de convaincre le tribunal qu'elle n'était pas à blâmer. Il constata que le navire défendeur avait fait route selon un cap et à une vitesse qui l'avaient placé dans une position où il n'aurait pas dû être et qu'en conséquence son propriétaire n'était pas exonéré.

Les dépositions des témoins sur les faits et des experts m'amènent à la conclusion inéluctable que les deux abordages auraient pu être évités. La possibilité d'une débâcle était prévisible. La progression du front de glace était annoncée quotidiennement dans les bulletins d'information déjà mentionnés. Les communications radio VHS et les communications GTM émises par la Garde côtière canadienne fournissaient une information suffisante pour alerter quiconque aurait été assez prudent pour les syntoniser, les écouter et agir en conséquence.

Tous les postes à quai du port de Montréal sont sécuritaires dans des conditions normales. Mais, en cas de débâcle, les navires amarrés le long du chenal sont, de toute évidence, exposés à la pression phénoménale de l'eau et de la glace entraînées

⁸ Pour d'autres précédents où le navire défendeur n'a pu échapper à sa responsabilité pour abordage en raison de conditions fluviales ou climatiques exceptionnelles, voir *Bank Shipping Co'y v. "City of Seattle"* (1903), 9 R.C.É. 146; *Beauchemin, Gerard v. The King*, [1947] R.C.É. 102; *The "Velox"*, [1955] 1 Lloyd's Rep. 376 (Adm.); *The Barge "T-429"*, [1957] 1 Lloyd's Rep. 135 (S.C. Trinidad et Tobago); *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Le "Temple Inn"*, jugement en date du 19 février 1979, Division de première instance de la Cour fédérale, T-1474-76, non publié. Dans cette dernière espèce, le juge Collier dit, à la page 23, parlant de l'accident inévitable: «Je ne crois pas que ce concept ait sa place dans le droit moderne de la responsabilité civile.»

⁹ [1937] 2 D.L.R. 753 (P.C.).

away behind jutting piers are unexposed and secure.

A chart of all the vessels moored in the port of Montréal on Monday, January 12, 1981, was filed in Court. The chart shows a number of vessels resting safely in the protected sections of the Old Port, then an open area along the riverside without any vessels. The first vessel on a riverside berth is the M.V. *Duteous*, firstly shown in her original position at section 41, then in her second position at section 43. Then, four vessels nicely tucked in behind the protection of piers. The next exposed vessel is the M.V. *Thor I* at section 52 followed by the M.V. *Bunga Chempaka* exposed as well at section 55. Past section 55, seven vessels are moored safely in the sanctuary of Vickers Basin. Further down at section 66, a riverside berth, is the M.V. *Atlantic Prosper* which broke some moorings but stayed at the wall. The chart shows several protected berths still vacant.

The vessels brought downstream by the debacle were either already in the channel (the ice-breaker and the two tugs) or moored at riverside berths. The other vessels moored in sheltered berths were not displaced. Whether the initiative to move the M.V. *Duteous* to a safer berth rested with the Master of the M.V. *Duteous*, or with the port authorities is an issue that I will attempt to resolve later, but the collisions could manifestly have been averted by simply moving the M.V. *Duteous* to a safer berth before it became too late to do so.

In my view, the onus is on the M.V. *Duteous* and her owners to show that her Master kept himself informed as to the ice and water conditions, that he took all the necessary precautions before the vessel broke her moorings, that he carried out all the manoeuvres expected of a skillful master so as to avoid collisions as the M.V. *Duteous* was drifting down-river for more than an hour. I am not satisfied that the owners of the M.V. *Duteous* have discharged that onerous burden of proof.

par le courant. Par contre, les navires à l'abri des jetées qui s'avancent dans le fleuve sont protégés et en sécurité.

^a Un diagramme montrant tous les navires amar-
rés dans le port de Montréal le lundi 12 janvier
1981 a été produit devant le tribunal. Le dia-
gramme montre plusieurs navires amarrés, à l'abri,
aux postes à quai protégés du vieux port, puis une
^b section, exposée le long du rivage, sans aucun
navire. Le premier navire amarré à un poste à quai
le long du rivage est le M.V. *Duteous*, indiqué
d'abord dans sa position initiale, au poste 41, puis
dans sa seconde position, au poste 43. Après, il y a
^c quatre navires, bien à l'abri, derrière des jetées qui
les protègent. Le navire exposé suivant est le M.V.
Thor I, au poste 52, suivi du M.V. *Bunga Chem-
paka*, lui aussi exposé, au poste 55. Après le poste
55, sept navires sont amarrés, en sécurité, à l'abri,
^d dans le bassin de la Vickers. Plus en aval, au poste
66, un autre poste le long du fleuve, il y a le M.V.
Atlantic Prosper, lequel a rompu certaines de ses
amarres, mais s'est tenu le long de la muraille. Le
diagramme montre plusieurs postes protégés
^e encore vacants.

Les navires que la débâcle a entraînés vers l'aval
étaient soit déjà dans le chenal (le brise-glace et les
deux remorqueurs), soit amarrés à des postes le
long du fleuve. Les autres navires amarrés à des
^f postes abrités n'ont pas été entraînés. Je tenterai
de résoudre plus loin la question de savoir à qui
appartenait l'initiative de déplacer le M.V.
Duteous pour l'amarrer à un poste plus sécuritaire,
^g à son capitaine ou aux autorités du port. Mais les
abordages, de toute évidence, auraient pu être
évités par un simple déplacement du M.V.
Duteous vers un poste à quai plus sûr, avant qu'il
ne soit trop tard.

^h À mon avis, ce sont le M.V. *Duteous* et ses
propriétaires qui ont la charge de démontrer que
son capitaine s'est tenu informé de l'état des glaces
et du niveau de l'eau, qu'il a pris toutes les précau-
tions nécessaires avant que le navire ne rompe ses
ⁱ amarres, qu'il a exécuté toutes les manœuvres
auxquelles on pouvait s'attendre de la part d'un
capitaine compétent afin d'éviter les abordages
alors que le M.V. *Duteous* dérivait vers l'aval
^j pendant plus d'une heure. Je ne suis nullement
convaincu que les propriétaires du M.V. *Duteous*
se sont déchargés de ce lourd fardeau de preuve.

4. The negligence of the M.V. Duteous

Unfortunately, the Master of the M.V. *Duteous*, Captain Chuen Kwan Cheung, did not testify at the trial. He gave his commission evidence on February 9, 10 and 11, 1981, before the departure of the M.V. *Duteous* from the port of Montréal. Although conversant in English, he testified with the assistance of a Chinese interpreter. So did his Chief Officer Ting Sang Tam, his Chief Engineer, Tak Chue, the Second Officer, Shien Kai Chao, the Radio Officer, Kwok Keung Lui, the Fourth Engineer, Chan Nai Wing and the Third Officer, Wan Tung Lu. Obviously, the mere reading of those long and laborious transcripts cannot be as satisfactory as the presence in Court of witnesses who are examined and cross-examined before the judge who has to decide the case.

The Master of the M.V. *Duteous* had only limited experience in navigation under such ice conditions as prevail on the St. Lawrence River and in the port of Montréal. He did, with the assistance of a Canadian pilot, take his vessel up the river with stops at Gros Cacouna and Québec City before arriving in the harbour of Montréal on December 31, 1980. He had a period of eleven days in Montréal during which he could and should have informed himself about local conditions. He had on board both the *British and Canadian Sailing Directions for the Gulf and the St. Lawrence River*, but did not read the sections about ice conditions on the river. At the outset of his voyage, he had received the annual edition of *Canadian Notices to Mariners* in which the VTM system and its services are described. During that period, including his passage up the St. Lawrence River, he ought to have acquainted himself with all the information services available.

As pointed out by Captain Kai H. Bøggild, a marine consultant called as an expert on behalf of the Crown, the publication *Ice Navigation in Canadian Waters* was not placed on board the M.V. *Duteous* until after the accident, despite the fact that it is referred to in the *Sailing Directions* and is required to be carried by the *Charts and*

4. La négligence du M.V. Duteous

Malheureusement, le capitaine du M.V. *Duteous*, le capitaine Chuen Kwan Cheung, n'a pas témoigné lors de l'instruction. Il a déposé devant une commission rogatoire les 9, 10 et 11 février 1981, avant l'appareillage du M.V. *Duteous* du port de Montréal. Bien que connaissant l'anglais, il a témoigné par l'intermédiaire d'un interprète chinois. Il en a été de même du second-capitaine, Ting Sang Tam, du mécanicien chef, Tak Chue, du premier lieutenant, Shien Kai Chao, de l'officier radio, Kwok Keung Lui, du quatrième mécanicien, Chan Nai Wing et du second lieutenant, Wan Tung Lu. Manifestement, la lecture des transcriptions de ces longues et laborieuses dépositions ne saurait être aussi satisfaisante que la présence devant le tribunal de témoins qu'on interroge et contre-interroge devant le juge saisi du litige.

Le capitaine du M.V. *Duteous* n'avait qu'une expérience limitée de la navigation dans les glaces telle que sur le fleuve Saint-Laurent et dans le port de Montréal. Il avait, il est vrai, avec l'aide d'un pilote canadien, remonté le fleuve avec son navire, faisant relâche à Gros Cacouna et à Québec avant d'arriver dans le port de Montréal le 31 décembre 1980. Il a alors disposé d'un intervalle de onze jours au cours desquels il aurait pu et aurait dû s'informer des conditions locales. Il y avait à bord les *Instructions nautiques, golfe et fleuve Saint-Laurent*, canadiennes et britanniques, mais il n'a pas lu les sections portant sur l'état des glaces dans le fleuve. À son départ, il avait reçu l'édition annuelle des *Avis aux navigateurs du Canada* dans lesquels le système GTM et les services que ce système offre sont décrits. Au cours de cette période, alors qu'il remontait le fleuve, il aurait dû se familiariser avec tous les services d'information disponibles.

Comme l'a signalé le capitaine Kai H. Bøggild, consultant maritime cité à témoigner à titre d'expert par la Couronne, la publication *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes* n'a été placée à bord du M.V. *Duteous* qu'après l'accident, malgré que les *Instructions nautiques* s'y réfèrent

*Publications Regulations.*¹⁰ That publication provides useful information about ice conditions in the port of Montréal, including this warning which appears at page 25:

Vessels Moored at Riverside Berths: Shipmasters are cautioned that heavy ice floes coming down river, especially after a jam has been recently broken, may strike moored vessels and cause them to be broken out of their berth.

It appears that the Master of the M.V. *Duteous* relied too heavily on the ship's agent, Mr. Tom Megin, and on the port authorities (their respective roles and responsibilities will be discussed later) and not enough upon his own initiative. During that early period in January, especially after the M.V. *Duteous* had completed her loading, prudence would have called for a shift to a safer berth. That would merely have involved a request to the port authorities and a call for the assistance of a tug. As mentioned earlier, there were several protected berths available, some way up in the Old Port, others, further down, sheltered behind jutting piers.

The evidence reveals that shortly after noon on Sunday, January 11, 1981, the agent Mr. Megin received a telephone call from the Harbour Master's office warning about the rising water levels in the port and advising reinforcement of moorings. Some five hours later, Mr. Megin boarded the M.V. *Duteous* and transmitted the message to the Master. It is obvious that neither of the two men appreciated the full urgency of the situation. After the evening meal, the Master ordered three additional mooring lines to be put out, as previously described. Only the added head rope significantly improved the mooring pattern as the M.V. *Duteous* was heading upstream and the force would come from that direction. The other two lines did not add significantly to the security of the vessel. That arrangement, although sufficient under normal conditions, proved to be inadequate in the face of the oncoming debacle.

The next day, Monday, January 12, 1981, at 05:20 hours, all the mooring lines parted and the

¹⁰ C.R.C., c. 1415.

et que le *Règlement sur les cartes et publications*¹⁰ requière de les avoir à bord. Cette publication fournit des renseignements utiles sur l'état des glaces dans le port de Montréal, y compris la mise en garde suivante, figurant à la page 26:

Navires amarrés en bordure du fleuve: Les capitaines de navire doivent faire attention aux grands floes qui descendent le fleuve, particulièrement après le bris d'un embâcle, et qui peuvent exercer sur les navires une pression suffisante pour rompre leurs amarres.

Il appert que le capitaine du M.V. *Duteous* s'est fié un peu trop à son agent maritime, M. Tom Megin, et aux autorités portuaires (dont les rôles et responsabilités respectifs seront analysés plus loin) et n'a pas suffisamment fait appel à sa propre initiative. Durant cette période antérieure, en janvier, surtout après que le M.V. *Duteous* eut terminé son chargement, la prudence dictait de changer de poste d'amarrage, pour un autre plus sûr. Il aurait suffi de le demander aux autorités du port et de requérir l'aide d'un remorqueur. Comme je l'ai dit précédemment, plusieurs postes à quai abrités étaient disponibles, jusque dans le vieux port, ainsi que d'autres, plus en aval, derrière les jetées qui s'avancent dans le fleuve.

D'après les preuves administrées, au début de l'après-midi du dimanche 11 janvier 1981, l'agent maritime, M. Megin, a reçu un appel téléphonique de la capitainerie l'avertissant que le niveau de l'eau montait dans le port et lui conseillant de renforcer les amarres. Quelque cinq heures plus tard, M. Megin se rendait à bord du M.V. *Duteous* transmettre ce message à son capitaine. Il est évident qu'aucun des deux hommes n'a apprécié toute l'urgence de la situation. Après le repas du soir, le capitaine a ordonné de frapper trois amarres additionnelles comme je l'ai dit précédemment. Seule l'amarre supplémentaire avant a vraiment amélioré le système d'amarrage, le M.V. *Duteous* faisant face au courant, dans la direction d'où allait venir toute la force de la débâcle. Les deux autres amarres supplémentaires n'ont pas réduit vraiment la précarité de la position du navire. Ces mesures, suffisantes dans des conditions normales, se sont révélées inadéquates face à la débâcle qui allait se produire.

Le jour suivant, le lundi 12 janvier 1981, à 5 h 20, toutes les amarres se sont rompues et le

¹⁰ C.R.C., chap. 1415.

vessel was carried astern. The Master placed his engine on full ahead with his helm to port so as to keep the bow off the berth. That manoeuvre allowed for heavy compact ice to come between the M.V. *Duteous* and the pier, causing the vessel to be beset in a field of ice and to rest in a nasty position with her starboard quarter against section 43 and her bow about 50 feet off the wharf, an extremely perilous situation.

After that first incident, all mooring lines available on board were secured to bollards on the wharf. Both anchor chains were also put out on the pier. That final arrangement was probably the best that could be marshalled under the circumstances. However, with the angle that the M.V. *Duteous* was offering to the oncoming debacle, it is the view of most experts that no mooring could withstand the irresistible impact to come.

It came very early the next day. The ice jam broke loose as the *Pierre Radisson* successfully open up the front which by then was almost abeam of the M.V. *Duteous*.

From his own evidence it appears that the Master was in bed when the break of his moorings and the full fury of the debacle woke him up at 06:20 hours. It appears in the ship's log book that at 06:30 hours, the moorings were fully broken. The engine of the M.V. *Duteous* was not running but at stand-by. It took a further seven to eight minutes for the officers to get on the bridge and the Chief Engineer to place the engine on full ahead. The ice movement was from the ship's starboard bow toward her port quarter. The Master ordered his rudder hard to starboard in a futile attempt to resist the ice movement, or to protect his rudder and propeller from the wharf.

Admittedly, it is easier for experts to navigate a ship from the safety of a witness box and for a judge to assess the situation from the serenity of the bench, than for a master to make the appropriate decisions in the agony of collision.¹¹ It does, however, appear that with the angle the M.V.

¹¹ See *The King v. Hochelaga Shipping & Towing Co. Ltd.*, [1940] S.C.R. 153.

navire a culé. Le capitaine a fait mettre la machine à en avant toute, la barre à gauche, de façon à empêcher la proue de toucher le quai. Cette manoeuvre a permis à la glace, compacte et pesante, de s'insérer entre le M.V. *Duteous* et la jetée, emprisonnant le navire dans un champ de glaces et le plaçant dans une position dangereuse, sa hanche tribord appuyée sur le quai 43 et la proue éloignée d'environ 50 pieds du quai, une posture extrêmement mauvaise.

Après ce premier incident, toutes les amarres disponibles à bord furent frappées aux bollards du quai. Les deux chaînes d'ancres furent elles aussi attachées à la jetée. Ce dernier dispositif était probablement le meilleur qu'on pouvait établir dans les circonstances. Toutefois, avec l'angle que le M.V. *Duteous* présentait à la débâcle qui arrivait, la plupart des experts sont d'avis qu'aucune amarre ne pouvait résister à l'impact irrésistible qui allait se produire.

Il se produisit très tôt le lendemain. L'embâcle s'est brisé comme le *Pierre Radisson* réussissait à ouvrir le front qui, à ce moment-là, était presque à la hauteur du M.V. *Duteous*.

D'après sa propre déposition, il semble que le capitaine ait été au lit lorsque la rupture de ses amarres et que toute la fureur de la débâcle l'ont réveillé vers 6 h 20. Le livre de bord du navire indique qu'à 6 h 30 les amarres étaient complètement rompues. Le moteur du M.V. *Duteous* n'était pas en marche mais était paré à partir. Il a fallu encore de sept à huit minutes aux officiers pour se rendre sur la passerelle et pour que l'ingénieur en chef mette le moteur à en avant toute. La glace se déplaçait de la proue tribord du navire en direction de sa hanche bâbord. Le capitaine a ordonné de mettre toute la barre à droite, dans une vaine tentative de s'opposer au mouvement de la glace ou d'éviter que safran et hélice ne heurtent le quai.

Bien sûr, il est facile pour des experts de manoeuvrer un navire sans risque depuis la barre des témoins et pour un juge d'évaluer sereinement la situation de la hauteur de son banc; il est plus difficile pour un capitaine de prendre les décisions appropriées alors qu'un abordage est imminent¹¹.

¹¹ Voir *The King v. Hochelaga Shipping & Towing Co. Ltd.*, [1940] R.C.S. 153.

Duteous was in, she would have had a greater measure of manoeuvrability had she moved out into the channel and worked with the ice movement, not against it. Had she succeeded, she would have cleared the berths, the M.V. *Thor I* and the cranes.

As it was, the M.V. *Duteous* floated down out of control for more than one hour at very close proximity to the wharves. It is to be recalled that the other vessels caught in the debacle managed to steer free from collisions and to return safely to their respective berths. After being struck by the M.V. *Duteous* at 07:04 hours all mooring lines on the M.V. *Thor I* parted, yet she managed to manoeuvre out of the drifting ice and into the shelter of Canadian Vickers at section 57. As to the M.V. *Bunga Chempaka*, she was swept off her berth at section 55 at 07:10 hours and carried stern first down-river. By 08:30 hours she managed to turn around and re-moor at section 48, undamaged.

It appears that the Master of the M.V. *Duteous* was much concerned with protecting her rudder and propeller, first against the wharf, then against the anchor chains of the M.V. *Thor I*. His concern is quite understandable as both are essential to the manoeuvrability of a vessel. However, the propeller and the rudder of the M.V. *Duteous* are safely ensconced under the stern of the vessel. The angle of the counter of the stern provided at least a six-foot coverage, sufficient to protect the rudder and the propeller from the wharves. As to the anchor chains of the M.V. *Thor I*, the preponderance of the evidence indicates that they hung in a straight, vertical, up and down, position from the M.V. *Thor I* and not out in the channel as the Master of the M.V. *Duteous* feared.

Unfamiliar as he was with the winter conditions in the port of Montréal, and faced with the obvious rise in the water level in the harbour, along with the ominous gathering of the ice, the Master ought to have kept a pilot on board, especially after the first parting of the moorings.

A pilot could not have prevented the second break of the moorings, because of the treacherous position the M.V. *Duteous* had drifted into, with her nose sticking out in the current and her star-

Néanmoins, avec l'angle que faisait le M.V. *Duteous*, le navire aurait, semble-t-il, pu manoeuvrer beaucoup plus facilement s'il s'était engagé dans le chenal et avait suivi le déplacement des glaces, plutôt que de tenter de le combattre. Si la manoeuvre avait réussi, il se serait écarté des quais et aurait évité le M.V. *Thor I* et les grues.

Mais, en fait, le M.V. *Duteous* a dérivé, incapable de manoeuvrer, pendant plus d'une heure, fort près des quais. Il faut rappeler que les autres navires happés par la débâcle sont parvenus à gouverner sans aborder qui que ce soit et à revenir sains et saufs à leurs postes respectifs. Après qu'il eut été heurté par le M.V. *Duteous* à 7 h 04, le M.V. *Thor I* a rompu toutes ses amarres et, pourtant, est parvenu à manoeuvrer pour sortir des glaces dérivantes et à gagner l'abri du bassin de la Canadian Vickers, au poste 57. Quant au *Bunga Chempaka*, il a été arraché de son poste à quai, le poste 55, à 7 h 10 et a été entraîné cul premier vers l'aval. À 8 h 30, il était parvenu à virer de bord et à se réamarrer au poste 48, sans avaries.

Le capitaine du M.V. *Duteous* paraît s'être préoccupé surtout de protéger son safran et son hélice, d'abord du quai, puis des chaînes d'ancres du M.V. *Thor I*. On le comprend fort bien, puisqu'il s'agit là des éléments essentiels à la manoeuvrabilité d'un navire. Mais l'hélice et le safran du M.V. *Duteous* étaient bien protégés, étant nichés sous la poupe du navire. L'angle que faisait la voûte sous la poupe offrait au moins six pieds de couverture, suffisamment pour protéger le safran et l'hélice des quais. Quant aux chaînes d'ancres du M.V. *Thor I*, la prépondérance de la preuve montre qu'elles étaient «à pic», qu'elles pendaient verticalement des écubiers du M.V. *Thor I* et n'étaient pas mouillées loin dans le chenal, comme le craignait le capitaine du M.V. *Duteous*.

Ignorant comme il l'était des conditions hivernales dans le port de Montréal et confronté à une hausse manifeste du niveau de l'eau dans le port, avec une accumulation évidente de glaces, le capitaine aurait dû garder son pilote à bord, surtout après la première rupture des amarres.

Un pilote n'aurait pu empêcher que les amarres se rompent la seconde fois, vu la position précaire dans laquelle le M.V. *Duteous* avait dérivé, son nez dans le courant et sa proue tribord exposée au

board bow bearing the impact of the rushing ice. He could, however, have been of assistance in manœuvring the M.V. *Duteous* away from the berths and steering her to a safer course downstream.

Understandably, no one can control a vessel totally frozen in ice. But, there is evidence to the effect that the M.V. *Duteous* was not totally and constantly encased in ice. There was much sea smoke to be seen all along the channel indicating the presence of open waters. There can be sea smoke above slush, but on occasions several witnesses saw open water at the stern of the M.V. *Duteous*. An alert pilot, knowledgeable of winter navigation in the port of Montréal, could have seized upon those stretches of open water to kick the engine full ahead so as to provide sufficient propulsion and control to steer clear of the berths.

Moreover, Montréal pilots know, or ought to know, that ice jams are followed by break-ups and that a break-up is imminent when the water level rises and ice-breakers are biting away at the front of an ice jam. A master, especially the master of a foreign ship with little winter navigation experience, would feel safer with such an experienced man on board when the time of a debacle is near.

It is the responsibility of the master of a vessel to retain or to dismiss a pilot.¹² The Master of the M.V. *Duteous* dismissed his pilot, Gaétan Forbes, after the final mooring arrangements had been completed in the afternoon of January 12, 1981. If the pilot was negligent in not offering to remain on board, his negligence under section 31 of the *Pilotage Act*¹³ becomes the negligence of the shipowner.

I therefore find the M.V. *Duteous* negligent on these six counts:

1. The Master, knowing that he was entering an ice-bound port, failed to properly acquaint himself

¹² *Irish Shipping Ltd. v. The Queen*, [1977] 1 F.C. 485 (T.D.); *Dumurra (The) v. Maritime Telegraph and Telephone Co. Ltd.*, [1977] 2 F.C. 679 (C.A.).

¹³ S.C. 1970-71-72, c. 52.

choc des glaces qui se précipitaient. Il aurait pu cependant être utile en manœuvrant le M.V. *Duteous* pour l'éloigner des quais et lui faire prendre un cap plus sûr, vers l'aval.

a

Personne, on le comprend, ne peut manœuvrer un navire totalement emprisonné par les glaces. Mais certaines preuves établissent que le M.V. *Duteous* n'a pas été totalement ni constamment emprisonné dans les glaces. On pouvait voir beaucoup de fumée de glace partout le long du chenal, un signe de la présence d'eaux libres. Il peut y avoir de la fumée de glace au-dessus de la gadoue, mais à plusieurs occasions, de nombreux témoins ont pu apercevoir de l'eau libre à la poupe du M.V. *Duteous*. Un pilote vigilant, connaissant la navigation hivernale dans le port de Montréal, aurait saisi l'opportunité que représentaient ces nappes d'eau libre pour lancer le moteur à en avant toute de façon à obtenir suffisamment de propulsion et de manœuvrabilité pour s'écarter des quais.

En outre, les pilotes montréalais savent, ou devraient savoir, que les embâcles sont suivis de débâcles et que celles-ci sont imminentes lorsque le niveau de l'eau s'élève et que des brise-glace s'attaquent au front de l'embâcle. Le capitaine, spécialement le capitaine d'un navire étranger dont l'expérience en matière de navigation hivernale est limitée, se serait senti plus à l'aise avec un homme d'une telle expérience à bord surtout alors qu'une débâcle s'annonçait.

Il appartient au capitaine d'un navire de retenir ou de renvoyer un pilote¹². Le capitaine du M.V. *Duteous* a renvoyé son pilote, Gaétan Forbes, une fois l'amarrage définitif terminé, dans l'après-midi du 12 janvier 1981. Si le pilote a été négligent en n'offrant pas de demeurer à bord, sa négligence, en vertu de l'article 31 de la *Loi sur le pilotage*¹³ devient celle de l'armateur.

Je constate donc six chefs de négligence de la part du M.V. *Duteous*:

1. Son capitaine, sachant qu'il entrait dans un port pris dans les glaces, ne s'est pas suffisamment

¹² *Irish Shipping Ltd. c. La Reine*, [1977] 1 C.F. 485 (1^{re} inst.); *Le Dumurra c. La Maritime Telegraph and Telephone Co. Ltd.*, [1977] 2 C.F. 679 (C.A.).

¹³ S.C. 1970-71-72, chap. 52.

with the perils and requirements of winter navigation.

2. The Master did not keep abreast of essential and available information about ice conditions prevailing in the port of Montréal and did not make proper use of the ship's wireless equipment.

3. The Master did not foresee the possibility of a debacle and did not seek a safer berth before the freeze-up of the harbour.

4. The Master did not moor the M.V. *Duteous* securely before the first break of the moorings.

5. The Master was remiss in his duty in not keeping a pilot on board.

6. The Master did not exercise reasonable care and skill in the navigation of his vessel:

a) when the mooring lines first broke on January 12th, 1981, by wrongly placing the engine on full ahead with helm to port thereby allowing heavy compact ice to come between the M.V. "*Duteous*" and the pier thereby allowing the ship to come to rest in a precarious position;

b) when the mooring lines broke on January 13th, 1981, by wrongly placing his rudder hard to starboard instead of working with the ice movement and heading out into the channel, thereby allowing the ship to drift too closely to the wharves and to strike the M.V. "*Thor I*" and the cranes;

c) by failing to keep his engine on a more effective stand-by.

5. No negligence on the part of the charterers

There is, of course, privity of contract between the owners and the charterers of the M.V. *Duteous*. Shortly before the trial, the owners attempted to file an indemnity claim against the charterers. The application was denied by the Court because of its lateness and on the ground that the dispute between them was, pursuant to the provisions of the charterparty, placed in arbitration in London, England.

In the course of the hearing before me the Crown moved that all documents filed with these arbitration proceedings be produced. Both the owners and the charterers resisted the application. I ordered under Rule 457 [*Federal Court Rules*, C.R.C., c. 663] that the documents be referred in confidence to this Court to be inspected by me for

familiarisé avec les fortunes et les exigences de la navigation hivernale.

2. Son capitaine ne s'est pas tenu au fait des informations essentielles et disponibles sur l'état des glaces dans le port de Montréal et n'a pas fait bon usage de l'équipement TSF du navire.

3. Son capitaine n'a pas envisagé la possibilité d'une débâcle et n'a pas cherché à obtenir un poste à un quai abrité avant que le port ne soit pris dans les glaces.

4. Son capitaine n'a pas amarré le M.V. *Duteous* assez solidement avant qu'il ne rompe ses amarres pour une première fois.

5. Son capitaine a manqué à son devoir en ne gardant pas son pilote à bord.

6. Son capitaine n'a pas fait preuve d'une vigilance et d'une compétence raisonnables dans la manœuvre de son navire:

[TRADUCTION] a) lors de la première rupture des amarres, le 12 janvier 1981, en mettant à tort le moteur à en avant toute, avec la barre à gauche, permettant ainsi à des glaces compactes et lourdes de s'insérer entre le M.V. "*Duteous*" et la jetée, plaçant ainsi le navire dans une position précaire;

b) lors de la rupture des amarres le 13 janvier 1981, en mettant à tort toute la barre à droite, au lieu de suivre le mouvement des glaces et de mettre le cap sur le chenal, laissant ainsi le navire dériver trop près des quais et heurter le M.V. "*Thor I*" et les grues;

c) en n'ayant pas maintenu son moteur paré à partir dans un délai plus bref.

5. Aucune négligence de la part des affrêteurs

Il y a, bien entendu, lien de droit entre les propriétaires et les affrêteurs du M.V. *Duteous*. Peu avant l'instruction, les propriétaires ont tenté de produire une demande d'indemnisation qu'ils formaient contre les affrêteurs. Le tribunal les a déboutés vu que la requête était tardive et motifs pris que le litige qui les opposait avait été, conformément aux stipulations de la charte-partie, soumis à un arbitrage à Londres (Angleterre).

Au cours de l'instruction que j'ai présidée, la Couronne a requis la production de toutes les pièces déposées lors de cet arbitrage. Tant les propriétaires que les affrêteurs se sont opposés à cette requête. J'ai ordonné, sur le fondement de la Règle 457 [*Règles de la Cour fédérale*, C.R.C., chap. 663], que les pièces soient remises sous le

the purpose of deciding whether or not they were relevant, or privileged, in the instant proceedings.

I duly received the documents in question entitled Points of Claim, Points of Defence and Request for Particulars. I found them to be "pleadings", or allegations prepared by the London solicitors of the two parties in a private arbitration matter and, as such, to be neither useful nor relevant in the instant proceedings.

Any action which the other parties have against the charterers must be founded in tort. Negligence has to be proved against the charterers themselves. Bearing in mind that the actual navigation of the M.V. *Duteous* came under the responsibility of the Master and the crew, thus the responsibility of the owners, any alleged negligence against the charterers would have to lie somewhere else. These defendant charterers were time charterers, not bare boat nor demise charterers. As such they paid \$6,700 U.S. per day for the services of the M.V. *Duteous*.

The first allegation of negligence against the charterers is that the charterers ought not to have directed the M.V. *Duteous* to the port of Montréal in the winter, on the ground that she was not an ice-class vessel and lacked the protective shell and the horse-power to deal with severe ice conditions. I find no substance to this allegation. Firstly, the charterers were entitled under the terms of the charterparty to send the M.V. *Duteous* anywhere in the world. Secondly, there are no regulations limiting winter navigation in the port of Montréal to ice-class vessels. Thirdly, there is no conclusive evidence that any inherent disability on the part of the M.V. *Duteous* caused the collisions.

The second allegation is to the effect that the charterers should not have berthed the M.V. *Duteous* at section 41, a "dangerous berth". The evidence indicates that section 41 is not, *prima facie*, a dangerous berth. It was safe when the vessel came to the port of Montréal in late Decem-

sceau du secret au tribunal, afin que je puisse en prendre connaissance et décider de leur pertinence à la présente instance ou leur confidentialité professionnelle.

^a J'ai dûment reçu les pièces en cause, intitulées [TRADUCTION] «Articulations de la demande», «Articulations de la défense» et «Requête pour détails». J'ai constaté qu'il s'agissait «d'écritures» ^b ou d'allégations rédigées par les avocats londoniens de deux parties engagées dans un arbitrage privé et, qu'en tant que telles, elles n'étaient ni utiles ni pertinentes à l'espèce présente.

^c Tout droit d'action que pourraient avoir les autres parties contre les affréteurs ne peut être fondé qu'en responsabilité délictuelle. Il leur faut prouver la négligence des affréteurs eux-mêmes. Ayant à l'esprit que la manœuvre du M.V. *Duteous* était la responsabilité de son capitaine et ^d de son équipage, donc la responsabilité des propriétaires, toute allégation de négligence de la part des affréteurs doit être recherchée ailleurs. Les affréteurs défendeurs sont des affréteurs à temps, ^e non pas coque nue ni avec demise. À ce titre, ils payaient 6 700 \$ US par jour, pour les services du M.V. *Duteous*.

^f On allègue en premier lieu négligence de la part des affréteurs, qui n'auraient pas dû ordonner au M.V. *Duteous* de relâcher dans le port de Montréal l'hiver, puisqu'il ne s'agissait pas d'un navire conçu pour la navigation dans les glaces, disposant d'une coque renforcée et de la puissance, en horse-power, nécessaires pour lutter contre une masse ^g considérable de glaces. Cette allégation me paraît sans fondement. D'abord, les affréteurs avaient le droit en vertu de la charte-partie d'envoyer le M.V. *Duteous* où ils le voulaient, partout dans le ^h monde. Ensuite, aucune réglementation ne limite la navigation hivernale dans le port de Montréal aux navires conçus pour la navigation dans les glaces. Enfin, il n'existe aucune preuve concluante ⁱ que les abordages causés par le M.V. *Duteous* aient été dus à quelque vice inhérent de celui-ci.

En second lieu, on allègue que les affréteurs n'auraient pas dû amarrer le M.V. *Duteous* au poste 41, un [TRADUCTION] «poste dangereux». ^j D'après les preuves administrées, le poste 41 n'est pas, de prime abord, un poste dangereux. C'était un poste sûr lorsque le navire est arrivé dans le

ber 1980. That berth, because of its open location alongside the channel, is more exposed to the currents and to waves crested by passing vessels. I am satisfied, however, from the evidence, that it is generally safe. Vessels have been moored at that location for years and still are, mostly without problems. Of course, it is not the best place to be when a debacle is imminent.

The responsibility for shifting a vessel lies primarily with the master of that vessel—the role of the port authorities will be discussed later. In any event, section 41 was not selected by the charterers. It is assigned on a yearly lease to Wolfe Stevedoring Ltd. who had a contract with the charterers for loading of vessels and who carry out their stevedoring operations from that section.

I therefore find the charterers not to be negligent in any respect for these collisions.

6. No negligence on the part of the charterers' agent

As mentioned earlier, the M.V. *Duteous* main contact in the port of Montréal was Mr. Thomas Megin, now deceased, an employee of Protos Shipping Limited, the agent of the charterers. It is alleged in the pleadings, and claimed by some of the witnesses, that his role was to inform and advise the Master of the M.V. *Duteous*, that he had no navigation experience—thus unqualified to be a ship's agent, that he failed to apprise the Master of the dangerous situation in the harbour and to properly inform him as to what precautions should be taken to protect his vessel against the impending disaster. Authorities defining the role of a "ship's agent", are not especially helpful. It therefore becomes necessary to examine the particular role of Protos Shipping Limited with regards to the M.V. *Duteous*.

A basic definition of a ship's agent is provided by Pearson L.J. in *Blandy Brothers & Co., Ltd. v.*

port de Montréal à la fin de décembre 1980. Ce poste à quai, situé comme il l'est le long du chenal, est plus exposé au courant et aux vagues de sillage laissées par les navires en passant. Les preuves administrées m'ont cependant convaincu qu'il est normalement sécuritaire. Des navires ont été amarrés en ce lieu depuis des années et le sont encore, la plupart du temps sans problème. Naturellement ce n'est pas le meilleur endroit quand une débâcle est imminente.

La responsabilité de déplacer un navire appartient d'abord et avant tout au capitaine du navire—le rôle des autorités portuaires sera étudié plus loin. De toute façon, le poste 41 n'a pas été choisi par les affréteurs. Il est baillé annuellement à Wolfe Stevedoring Ltd., qui avait un contrat avec les affréteurs pour le chargement de leurs navires et qui exerce ses opérations de manutention à ce poste.

Je constate donc que les affréteurs n'ont pas été négligents en quoi que ce soit en ce qui concerne ces abordages.

6. Aucune négligence de la part de l'agent des affréteurs

Comme je l'ai dit précédemment, la principale personne ressource dans le port de Montréal pour le M.V. *Duteous* était M. Thomas Megin, maintenant décédé, un employé de Protos Shipping Limited, l'agent des affréteurs. On allègue dans les écritures, et certains des témoins l'ont aussi prétendu, que son rôle consistait à informer et à conseiller le capitaine du M.V. *Duteous*, qu'il n'avait jamais navigué, et n'était donc pas qualifié pour agir à titre d'agent maritime, qu'il n'a pas fait comprendre au capitaine tout le danger de sa situation dans le port, ni ne l'a adéquatement informé des précautions qu'il devait prendre afin de protéger son navire d'un désastre imminent. La jurisprudence qui précise le rôle de l'«agent maritime» n'est pas particulièrement utile. Il devient donc nécessaire d'examiner le rôle particulier que devait jouer Protos Shipping Limited envers le M.V. *Duteous*.

Le lord juge Pearson, dans l'arrêt *Blandy Brothers & Co., Ltd. v. Nello Simoni, Ltd.* [à la page

Nello Simoni, Ltd. [at page 404]:¹⁴

The ship's agent is, in the normal case, the agent of the shipowner at the particular port, and the ship's agent, therefore, at that port stands in the shoes of the shipowner; and it is reasonable to suppose that he has the authority to do whatever the shipowner has to do at that port.

Obviously, that definition applies more particularly to a shipowner's agent. The following definition from an article in *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 1978¹⁵ (at pages 601-602) appears to set out duties more commonly applicable to any ship's agent:

3. Considering now the duties which a ship's agent has to fulfill, the examples described have shown which kind of them usually are performed (just to mention some examples): Arranging for a berth; reporting to the harbour authorities and Custom House and similar institutions; ordering of stores, fuel and repairs; caring for the crew's needs (provisions, laundry); delivering of notice of readiness to the shipper or consignee; arranging for loading, discharging (contracting with stevedores, warehouses, barges' owners); issuing of bills of lading or collecting them; ordering of surveys for ship and/or cargo; acting as ship's husband; collecting and remitting of freight and demurrage, etc.

Protos Shipping Limited was not the agent of the owners of the vessel. The owners had no agent until they appointed one after the accidents of January 12, 1981. Protos Shipping Limited was the agent of the charterers and was appointed by contract dated May 17, 1979. The "General Agency Agreement" provides that Protos Shipping Limited shall act as "port agent". The port agent's functions, as described therein, include soliciting cargo, recommending stevedores, processing claims, collecting freights, issuing cargo documents, etc. The evidence at the trial indicates that Protos Shipping Limited was mainly interested in the commercial aspect of shipping, namely finding business for their clients. The services provided by Mr. Megin were mostly of the variety fulfilled by a "water clerk", so-called. He had little knowledge of navigation. Neither his employer, Protos Ship-

¹⁴ [1963] 2 Lloyd's Rep. 24 (Q.B.); affirmed 393 (C.A.), as reported in *British Shipping Laws*, (1967), vol. 13, at p. 295.

¹⁵ Dr. Johannes Trappe, "The duties, obligations and liabilities of the ship's agent to his principal", [1978] LMCLQ 595.

404]¹⁴ donne une définition de principe de l'agent maritime:

[TRADUCTION] L'agent maritime est, habituellement, le mandataire de l'armateur dans un port désigné et l'agent maritime donc, dans ce port, porte les souliers de l'armateur; aussi est-il raisonnable de supposer qu'il a le pouvoir de faire tout ce que l'armateur pourrait faire dans ce port.

De toute évidence, cette définition s'applique plutôt à l'agent du propriétaire d'un navire. La définition suivante, reprise d'un article du *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 1978¹⁵, aux pages 601 et 602, énonce les obligations dévolues d'une manière plus générale à tous les agents maritimes:

[TRADUCTION] 3. Pour en venir maintenant aux obligations que l'agent maritime doit exécuter, les exemples donnés ont montré de quel genre elles sont habituellement (pour donner quelques exemples): prévoir un poste à quai; faire rapport aux autorités portuaires, douanières et autres semblables; faire les commandes nécessaires au ravitaillement des magasins et en carburant et celles nécessaires aux réparations; voir aux besoins de l'équipage (approvisionnement, buanderie); notifier le chargeur ou le destinataire que le navire est prêt; faire les arrangements nécessaires au chargement ou au déchargement (contracter avec les manutentionnaires, les entrepôts, les propriétaires d'allèges); émettre les connaissements ou les réclamer; demander une expertise pour le navire ou la cargaison; agir comme capitaine d'armement; réclamer paiement du fret, des surestaries, etc., ou les remettre.

Protos Shipping Limited n'était pas l'agent des propriétaires du navire. Les propriétaires n'avaient pas d'agent; ils n'en ont nommé un qu'après les accidents du 12 janvier 1981. Protos Shipping Limited était l'agent des affréteurs, nommé par contrat portant date du 17 mai 1979. La [TRADUCTION] «Convention d'agent général» stipule que Protos Shipping Limited agira comme «agent de port». Les fonctions de l'agent de port, telles qu'elles y sont décrites, comprennent la recherche de chargements, la recommandation de manutentionnaires, le traitement des réclamations, la réclamation du paiement des frets, la délivrance des papiers concernant la cargaison, etc. Les preuves administrées à l'instruction montrent que Protos Shipping Limited s'intéressait surtout aux aspects commerciaux du transport maritime, soit trouver de la clientèle pour ses clients. Les services fournis

¹⁴ [1963] 2 Lloyd's Rep. 24 (Q.B.); confirmé à 393 (C.A.), rapporté dans *British Shipping Laws*, (1967), vol. 13, à la p. 295.

¹⁵ Dr. Johannes Trappe, "The duties, obligations and liabilities of the ship's agent to his principal", [1978] LMCLQ 595.

ping Limited, nor the charterers expected him to make any contribution in the field of navigation.

The role of Protos Shipping Limited is to be distinguished from the role of a "port captain". The latter is generally a master with long experience in navigation who may assist the master with navigational problems. The M.V. *Thor I* had such a port captain in Montréal who turned out to be of much assistance to her Master. The M.V. *Duteous* also had one who flew from Spain to assist the M.V. *Duteous* in Gros Cacouna, Québec City and Montréal as well. However, after the loading was completed on January 8, 1981, the port captain flew back home and was not around to assist the Master of the M.V. *Duteous* in times of need.

The evidence reveals that Mr. Megin did visit the M.V. *Duteous* on several occasions and made himself useful to the extent of his limited competence. When informed by the Harbour Master that water was rising and that moorings should be reinforced, he personally carried the message to the Master of the M.V. *Duteous*. He provided no further navigational advice and ought not to have been expected so to do. It is trite law that in order to be negligent there must first be a duty to exercise care. It has not been established that there was such a breach of duty by the agent towards the M.V. *Duteous* and even less so towards the other parties. He fulfilled the minor role he was expected to play.

I therefore find no negligence on the part of Protos Shipping Limited.

7. No negligence on the part of the Harbour Master or the Queen

For the purposes of this hearing, the National Harbours Board, the port of Montréal, the Canadian Coast Guard, the Department of Transport, the *Pierre Radisson* and Her Majesty the Queen were considered as one party and these reasons will apply accordingly.

par M. Megin étaient pour la plupart de la variété de ceux d'un «commis portuaire», comme on l'appelle. Il ne connaissait pas grand-chose à la navigation. Ni son employeur, Protos Shipping Limited, ni les affréteurs n'attendaient qu'il apporte sa contribution en matière de navigation.

Le rôle de Protos Shipping Limited doit être distingué de celui d'un «capitaine d'armement». Ce dernier est généralement un capitaine ayant une grande expérience de la navigation et peut venir en aide à un capitaine qui a des problèmes dans ce domaine. Le M.V. *Thor I* disposait d'un capitaine d'armement de ce genre à Montréal, lequel s'est révélé fort utile à son capitaine. Le M.V. *Duteous* en a aussi eu un, venu d'Espagne par avion pour apporter son aide au M.V. *Duteous* à Gros Cacouna, à Québec et à Montréal. Cependant, une fois le chargement terminé, le 8 janvier 1981, ce capitaine d'armement a repris l'avion pour retourner chez lui et n'était plus là quand le capitaine du M.V. *Duteous* en aurait eu le plus besoin.

D'après les preuves administrées, M. Megin est effectivement allé à bord du M.V. *Duteous* à plusieurs reprises et s'est rendu utile dans la mesure de ses compétences limitées. Informé par le capitaine du port que le niveau de l'eau montait et qu'il fallait renforcer les amarres, il a personnellement porté ce message au capitaine du M.V. *Duteous*. Il n'a donné aucun autre conseil en matière de navigation et il ne fallait pas s'attendre à ce qu'il le fasse. Est-il nécessaire de répéter qu'en droit, pour qu'il y ait négligence, il doit d'abord y avoir obligation de vigilance. Il n'a pas été établi que l'agent maritime ait manqué à une telle obligation envers le M.V. *Duteous*, encore moins envers les autres parties. Il a rempli le rôle mineur qu'on s'attendait à lui voir jouer.

Je ne constate donc aucune négligence de la part de Protos Shipping Limited.

7. Aucune négligence de la part du capitaine du port ni de la Reine

Pour les fins de l'instance, le Conseil des ports nationaux, le port de Montréal, la Garde côtière canadienne, le ministère des Transports, le *Pierre Radisson* et Sa Majesté la Reine doivent être considérés comme une seule et même partie et les présents motifs s'y appliqueront en conséquence.

In a nutshell, the charges against the National Harbours Board are that the Harbour Master of the port of Montréal, Captain Dea Hassib, was grossly negligent in failing to assign or shift the M.V. *Duteous* to a safer berth and in failing to properly warn those on board the M.V. *Duteous* of the imminent peril arising from the ice conditions in the port. The charge against the Crown is that the Master of the *Pierre Radisson* broke up the ice jam without any consideration for the security of the M.V. *Duteous*, perilously moored abeam her starboard.

The first question to be answered is the extent of the legal responsibilities of the Harbour Master towards the vessels moored in the port of Montréal. The second is whether or not he fulfilled his responsibilities towards the M.V. *Duteous*.

The first question arose before the Supreme Court of Canada in *Owners of the Steamship "Panagiotis Th. Coumantaros" v. National Harbours Board*,¹⁶ on appeal from the Exchequer Court of Canada, Quebec Admiralty District. The Supreme Court of Canada held that the National Harbours Board had an obligation to exercise reasonable care to see that the harbour was safe for navigation but that the duty must be looked at in the light of the existing circumstances. The Board was not obliged to drag or sweep in order to ascertain that proper dredging had been carried out by the Department of Marine. It held that only where the Board knew or should have known that the danger existed must steps be taken by it to remove such danger or suitable warning be given in respect of it. Bond J. said, at page 458:

The cases cited on behalf of the appellants establish clearly a duty upon the harbour authorities to take reasonable care that those who choose to navigate the harbour may do so without danger to their lives or property.

In *Sparrows Point v. Greater Vancouver Water District*,¹⁷ on appeal from the Exchequer Court of Canada, British Columbia Admiralty District, the

¹⁶ [1942] S.C.R. 450.

¹⁷ [1951] S.C.R. 396.

En bref, on impute au Conseil des ports nationaux une faute lourde de la part du capitaine du port de Montréal, le capitaine Dea Hassib, qui n'aurait pas assigné au M.V. *Duteous* un poste à quai plus abrité, ni ne l'aurait déplacé vers un tel poste, et qui n'aurait pas adéquatement averti ceux qui se trouvaient à bord du M.V. *Duteous* du péril imminent que représentait l'état des glaces dans le port. Ce qu'on reproche à la Couronne, c'est que le capitaine du *Pierre Radisson* ait rompu l'embâcle sans se préoccuper de la sécurité du M.V. *Duteous*, amarré par son travers tribord et dangereusement exposé.

La première question à laquelle il faut répondre porte sur la mesure de responsabilité légale du capitaine du port envers les navires amarrés dans le port de Montréal. La seconde est de savoir s'il s'est acquitté de ses responsabilités envers le M.V. *Duteous*.

La Cour suprême du Canada a déjà été saisie de la première question dans l'affaire *Owners of the Steamship "Panagiotis Th. Coumantaros" v. National Harbours Board*¹⁶, un pourvoi formé de la Cour de l'Échiquier du Canada, district d'amirauté du Québec. La Cour suprême du Canada a jugé que le Conseil des ports nationaux avait une obligation de vigilance raisonnable, devant s'assurer que le port n'offrirait pas de danger pour la navigation, mais que cette obligation devait être considérée sous l'éclairage des circonstances de l'espèce. Le Conseil n'était pas obligé de draguer à son tour pour s'assurer que le ministère de la Marine avait effectué un dragage approprié. Ce n'est que lorsque le Conseil savait ou aurait dû savoir qu'un danger existait qu'il devait prendre des mesures pour écarter ce danger ou donner des avertissements adéquats à cet égard. Le juge Bond dit, à la page 458:

[TRADUCTION] La jurisprudence qui a été citée au nom des appelants démontre clairement que les autorités du port ont une obligation de vigilance raisonnable: s'assurer que ceux qui choisissent de naviguer dans le port peuvent le faire sans danger pour leur vie ou leurs biens.

Dans l'arrêt *Sparrows Point v. Greater Vancouver Water District*¹⁷, un pourvoi formé de la Cour de l'Échiquier du Canada, district d'amirauté de la

¹⁶ [1942] R.C.S. 450.

¹⁷ [1951] R.C.S. 396.

Supreme Court of Canada held that the National Harbours Board was negligent in its signalling of the M.V. *Sparrows Point* causing it to anchor in an area occupied by mains. Kellock J. (Rinfret C.J. and Taschereau J. concurring) said, at page 401:

In my opinion, there was a duty on the Board not to do or omit to do anything which might unnecessarily result in damage to the water mains. In the present instance, I think there was a breach of that duty.

He found the National Harbours Board to be liable for damage done to only one of the mains; liability for damage to the other mains was found to be precluded by an Order in Council. Rand J. said, at pages 409-410:

Since it had full knowledge of the existence and the placement of the pipes, that responsibility would extend to foreseeing that negligence in signalling might in the ordinary course of things bring about emergency action in the channel by which property of various kinds might be affected. There was, thus, a direct obligation on the Commission toward the Water District to avoid bringing that situation about negligently.

He found the National Harbours Board to be liable for damage to all of the mains. The M.V. *Sparrows Point* was also found liable for the damage.

In *Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft et al v. The Queen et al*,¹⁸ Noël J. of the Exchequer Court noted the reluctance of courts to hold the Crown liable, particularly where non-repair of public works or non-feasance was at issue. However, he cited *The King v. Hochelaga Shipping & Towing Co. Ltd.*,¹⁹ *Grossman et al. v. The King*²⁰ and *Workington Harbour and Dock Board v. Towerfield (Owners)*²¹ as exceptions to this reluctance. Following these cases, Noël J. also found the Crown to be liable in tort under paragraphs 3(1)(a) and (b) of the *Crown Liability Act*²² both by the common law and by the civil law of Quebec because Department of Transport officials had failed in their obligation to ensure that a pier had not been displaced by ice action or to give warning

Colombie-Britannique, la Cour suprême du Canada a jugé que le Conseil des ports nationaux avait été négligent dans les signaux qu'il avait envoyés au M.V. *Sparrows Point*, lui faisant prendre un mouillage dans un secteur que traversaient des canalisations. Le juge Kellock (le juge en chef Rinfret et le juge Taschereau souscrivant à son avis) dit, à la page 401:

[TRADUCTION] À mon avis, le Conseil avait l'obligation de ne rien faire ou de s'abstenir de faire quelque chose qui pouvait, sans nécessité, causer un dommage aux canalisations d'eau. En l'espèce, je pense qu'il y a eu manquement à cette obligation.

Il a jugé le Conseil des ports nationaux responsable du dommage causé à une seule des canalisations; on ne pouvait être tenu responsable d'un dommage aux autres canalisations en vertu d'un décret. Quant au juge Rand, il dit, aux pages 409 et 410:

[TRADUCTION] Puisque le Conseil était tout à fait au courant de l'existence et de l'emplacement des canalisations, il lui incombait de prévoir qu'un défaut de signalisation pourrait, dans le courant ordinaire des événements, susciter une situation d'urgence dans le chenal et endommager les biens qui s'y trouvaient. Ainsi le Conseil avait envers le Water District l'obligation directe de ne pas créer, par sa négligence, une telle situation.

Il a jugé le Conseil des ports nationaux responsable du dommage causé à toutes les canalisations. Le M.V. *Sparrows Point* a aussi été reconnu responsable du dommage.

Dans l'affaire *Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft et al v. The Queen et al*¹⁸, le juge Noël de la Cour de l'Échiquier rappelle la réputation qu'éprouvent les tribunaux à reconnaître la Couronne responsable, particulièrement lorsqu'est en cause une omission de réparer des ouvrages publics ou une obligation de ne pas faire. Mais il cite les arrêts *The King v. Hochelaga Shipping & Towing Co. Ltd.*,¹⁹ *Grossman et al. v. The King*²⁰ et *Workington Harbour and Dock Board v. Towerfield (Owners)*²¹ comme étant des exceptions à cette tendance. Appliquant ces arrêts, le juge Noël a aussi conclu à la responsabilité délictuelle de la Couronne en vertu des alinéas 3(1)(a) et (b) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*²², tant en vertu de la *common law* que du droit civil du

¹⁸ [1969] 1 Ex.C.R. 117.

¹⁹ *Supra*.

²⁰ [1952] 1 S.C.R. 571.

²¹ [1951] A.C. 112 (H.L.).

²² S.C. 1952-53, c. 30.

¹⁸ [1969] 1 R.C.É. 117.

¹⁹ *Précité*.

²⁰ [1952] 1 R.C.S. 571.

²¹ [1951] A.C. 112 (H.L.).

²² S.C. 1952-53, chap. 30.

of the misalignment of the lights. In that respect the decision was confirmed by the Supreme Court of Canada (which allowed the appeal on other grounds).²³ The liability was apportioned at 50 per cent against the Crown, 30 per cent against one vessel and 20 per cent against the other vessel.

In *Angeliki Compania Maritima S.A. v. BP Oil Limited*,²⁴ the ship *Angeliki* was ravaged by fire on June 3, 1966, while berthed in the port of Montréal. The owners alleged three counts of negligence against the National Harbours Board. Firstly, for assigning a dangerous berth to the *Angeliki* (next to an oil tanker); secondly, for not having laid down specific safety procedures; thirdly, for not warning the *Angeliki* of the danger (hydrocarbon escaping on the water). At the outset, Pratte J. made these two observations at page 6:

(a) I was referred to no enactment, and could find none, imposing on the National Harbours Board or its employees a duty to guarantee the safety of ships that tie up in the Port of Montreal.

(b) While the Board does not have a duty to guarantee the safety of ships moored in harbours placed under its control, it does have a duty to inform those using the harbours of concealed dangers which may be constituted by harbour facilities.

And further on at page 7:

The Board's employees have not, I repeat, a duty to ensure the safety of ships mooring in their harbours.

It is well established that, apart from exceptional cases in which the law imposes a duty to act otherwise, a person is not guilty of negligence in not acting to help another avoid a danger which he himself has no part in creating. [My emphasis.]

The damage to the *Angeliki* arose from fire which a welder on board set by dropping molten metal on the hydrocarbon discharged from the nearby oil tanker. An appeal by the other defen-

²³ [1971] S.C.R. 849.

²⁴ Judgment dated April 16, 1973, Federal Court, Trial Division, T-4159-71, not reported.

Québec, parce que les fonctionnaires du ministère des Transports n'avaient pas exécuté leur obligation de s'assurer que le mouvement des glaces n'avait pas déplacé une jetée, ni d'avertir qu'il y avait désalignement des feux. À cet égard, sa décision fut confirmée par la Cour suprême du Canada (qui a accueilli le pourvoi pour d'autres raisons)²³. La responsabilité fut répartie à 50 pour 100 contre la Couronne, 30 pour 100 contre l'un des navires et 20 pour 100 contre l'autre.

Dans l'espèce *Angeliki Compania Maritima S.A. c. BP Oil Limited*²⁴, le navire *Angeliki* avait été ravagé par un incendie le 3 juin 1966, alors qu'il était à son poste, à quai, au port de Montréal. Les propriétaires ont allégué trois chefs de négligence contre le Conseil des ports nationaux. Premièrement, pour avoir attribué un poste à quai dangereux à l'*Angeliki* (à côté d'un pétrolier); deuxièmement, pour n'avoir pas décrété de directives de sécurité précises; enfin, pour ne pas avoir averti l'*Angeliki* du danger (fuite d'hydrocarbures dans l'eau). Dans ses motifs, le juge Pratte fait deux observations préalables, à la page 7:

a) On ne m'a cité aucun texte, et je n'en ai trouvé aucun, qui impose au Conseil des ports nationaux ou à ses préposés le devoir d'assurer la sécurité des navires qui mouillent dans le port de Montréal.

b) Si le Conseil n'a pas le devoir d'assurer la sécurité des navires qui mouillent dans les ports placés sous son contrôle, en revanche, il a le devoir de signaler aux usagers des ports les dangers cachés que peuvent comporter ses installations portuaires.

Et, plus loin, à la page 8:

Les préposés du Conseil n'ont pas, je le répète, le devoir de sauvegarder les navires qui mouillent dans les ports.

Il est bien établi que, sauf dans les cas exceptionnels où la loi impose le devoir d'agir autrement, on ne commet pas de faute en ne prenant pas les mesures nécessaires pour qu'une autre personne échappe à un danger que l'on n'a pas soi-même contribué à créer. [C'est moi qui souligne.]

Le dommage à l'*Angeliki* a été causé par un incendie provoqué par un soudeur à son bord qui avait laissé tomber du métal en fusion sur les hydrocarbures déversés par un pétrolier voisin. La

²³ [1971] R.C.S. 849.

²⁴ Jugement en date du 16 avril 1973, Division de première instance de la Cour fédérale, n° T-4159-71, non publié.

dants was dismissed by the Court of Appeal,²⁵ and a further appeal was dismissed by the Supreme Court of Canada.²⁶

In *Warwick Shipping Limited v. R.*,²⁷ Addy J. held that there was no requirement of the Crown to maintain natural channels open and no duty to sweep away obstructions therein, unless there has been some representation to the effect that the duty has been assumed in some manner. That decision was confirmed by the Court of Appeal.²⁸ Pratte J. (now with the Court of Appeal), said at page 389:

Before considering that argument, it must be kept in mind that the respondent had no duty to place any buoy in that area. In fact, it seems to me that the Crown could lawfully decide to remove all buoys from Canadian waters: it would thereby render navigation more difficult but would not incur any liability.

As quoted earlier from the *Angeliki* decision, there is no enactment imposing on the National Harbours Board or on the Harbour Master any obligation to guarantee the safety of vessels moored in the port of Montréal. There is a by-law dealing with the berthage of vessels, but it affords no assistance to the claimants against the National Harbours Board. To the contrary, section 8 of the *Berthage, Buoyage and Anchorage Charges Tariff By-law*²⁹ provides as follows:

8. Every vessel moored or anchored in a harbour shall be so moored or anchored entirely at the risk of the owner of that vessel.

In view of my findings, it will not be necessary to deal with the immunity that such a by-law would or would not afford to the National Harbours Board against the negligence or gross negligence of one of its employees.

However, the jurisprudence aforementioned has clearly established that there is at common law a duty upon the National Harbours Board, and more precisely upon the Harbour Master, to inform all vessels in port of any "concealed danger which may be constituted by harbour facilities".

²⁵ (1975), 6 N.R. 216 (F.C.A.).

²⁶ (1976), 8 N.R. 196 (S.C.C.).

²⁷ [1982] 2 F.C. 147 (T.D.).

²⁸ (1983), 48 N.R. 378 (F.C.A.).

²⁹ C.R.C., c. 1061.

Cour d'appel a rejeté l'appel formé par les autres défendeurs²⁵, et la Cour suprême du Canada a rejeté le pourvoi²⁶ alors formé.

Dans l'affaire *Warwick Shipping Limited c. R.*,²⁷ le juge Addy a jugé qu'il n'y avait aucune obligation de la part de la Couronne d'entretenir les chenaux naturels et aucune obligation de draguer les obstacles qui pouvaient s'y trouver, à moins qu'on ne puisse faire valoir que cette obligation avait été assumée de quelque manière. Cette décision fut confirmée par la Cour d'appel²⁸. Le juge Pratte (qui siège maintenant en Cour d'appel), dit, à la page 389:

Avant d'étudier cet argument, il faut se rappeler que l'intimée n'avait aucune obligation d'installer des bouées dans ce secteur. En réalité, je suis d'avis que la Couronne pourrait en toute légalité décider d'enlever toutes les bouées se trouvant dans les eaux canadiennes; cela rendrait la navigation plus difficile mais ne mettrait pas en jeu la responsabilité de la Couronne.

Comme le dit l'extrait cité antérieurement de l'arrêt *Angeliki*, aucun texte n'impose au Conseil des ports nationaux ou au capitaine du port une obligation quelconque de garantir la sécurité des navires amarrés dans le port de Montréal. Il existe un règlement portant sur l'amarrage des navires, mais il n'apporte aucune aide aux demandeurs dans leurs actions contre le Conseil des ports nationaux. Au contraire, l'article 8 du *Règlement sur le tarif des droits d'amarrage, de corps-mort et de mouillage*²⁹ porte:

8. Tout navire à l'amarrage ou au mouillage dans un port l'est aux seuls risques de son propriétaire.

Étant donné mes constatations, il ne sera pas nécessaire de traiter de l'immunité qu'un tel règlement pourrait ou non conférer au Conseil des ports nationaux en cas de négligence ou de faute lourde de l'un de ses préposés.

Cependant, la jurisprudence précitée a clairement établi que la *common law* impose l'obligation au Conseil des ports nationaux, plus précisément au capitaine du port, d'informer tous les navires dans le port de tous «les dangers cachés que peuvent comporter ses installations portuaires».

²⁵ (1975), 6 N.R. 216 (C.A.F.).

²⁶ (1976), 8 N.R. 196 (C.S.C.).

²⁷ [1982] 2 C.F. 147 (1^{re} inst.).

²⁸ (1983), 48 N.R. 378 (C.A.F.).

²⁹ C.R.C., chap. 1061.

It appears to me that the ice conditions and the ensuing debacle in the port of Montréal were not concealed dangers, as they could have been apprehended, as mentioned earlier, by any interested party who kept abreast of the events. Moreover, those conditions were not constituted by the harbour facilities but created by nature and obviously beyond the control of the Harbour Master.

Much was said at the trial about the role and the attitude of the Harbour Master towards the vessels moored in the port of Montréal in January 1981. His stand as a witness was described as "one of injured innocence". He did indeed appear to me to have been somewhat cavalier and not as forthcoming as he could have been. In his view, all berths in the Port of Montréal were safe; all information he had as to the ice conditions and the water level was available to the masters of the vessels: it was really up to them to ask for more information if they needed more, or to ask for a shift of berth if they felt uncomfortable at their respective locations.

The evidence shows that on Sunday, January 11, 1981, the Harbour Master, was at home when the man on duty at the office, Léon English, called at 09:00 hours to inform him that the water was rising. At 15:00 hours, Mr. English called again to inform him that the ice front had reached section 66, abeam the M.V. *Atlantic Prosper*, and that the Ro Ro Ramp of a local agency had fallen on the ice. The Harbour Master then called all the ships' agents advising them to reinforce their moorings. He also asked Mr. English to tell the Harbour Police to inform all the vessels of the above conditions. By mistake, the police only informed the Canadian vessels.

The next day, Monday, January 12, 1981, around 07:00 hours, Captain Hassib was called again and informed that the M.V. *Duteous* had broken her moorings. He thereafter made a personal round of the vessels in the port and visited some of them. When he saw the M.V. *Duteous* precariously moored at section 43, he did not go on board because the vessel was not accessible from

Il me semble que l'état des glaces et la débâcle qui s'en est suivie dans le port de Montréal n'étaient pas des dangers cachés. Comme je l'ai dit antérieurement, toute partie intéressée qui se tenait au fait des événements pouvait les prévoir. De plus, cet état de choses n'était pas attribuable aux installations portuaires mais à la nature et, manifestement, échappait à tout contrôle du capitaine du port.

On a dit beaucoup de choses à l'instruction au sujet du rôle et de l'attitude du capitaine du port envers les navires amarrés dans le port de Montréal en janvier 1981. On a décrit sa position à la barre des témoins comme celle «de l'innocence outragée». Il m'a en vérité paru, somme toute, un peu cavalier et pas aussi ouvert qu'il aurait pu l'être. À son avis, tous les postes à quai du port de Montréal étaient sûrs; les capitaines des navires avaient accès à toutes les informations dont il disposait quant à l'état des glaces et au niveau de l'eau: il leur appartenait de demander de plus amples informations quand le besoin s'en faisait sentir et de requérir un changement de poste s'ils ne se sentaient pas en sûreté là où ils étaient amarrés.

Les preuves administrées montrent que le dimanche 11 janvier 1981, le capitaine du port était chez lui lorsque le préposé de service à la capitainerie, Léon English, l'a appelé, vers 9 h 00, pour lui signaler que le niveau de l'eau montait. À 15 h 00, M. English lui a de nouveau téléphoné pour lui dire que le front de glace avait atteint le poste 66, par le travers du M.V. *Atlantic Prosper* et que la rampe d'accès ro ro d'une agence locale était tombée sur les glaces. Le capitaine du port a alors téléphoné à tous les agents maritimes pour leur conseiller de renforcer leurs amarres. Il a aussi demandé à M. English de dire à la police du port d'avertir tous les navires des conditions susmentionnées. Par erreur, la police n'a informé que les navires canadiens.

Le jour suivant, le lundi 12 janvier 1981, vers 7 h 00, le capitaine Hassib a de nouveau reçu un appel téléphonique l'informant que le M.V. *Duteous* avait rompu ses amarres. Il a par la suite fait personnellement le tour de tous les navires dans le port et est monté à bord de certains d'entre eux. Lorsqu'il a vu le M.V. *Duteous* si dangereusement amarré au poste 43, il n'est pas monté à

the wharf. According to his own evidence, he said to himself "if there is a break-up, that vessel will not be able to do very much". He felt that there was nothing that could be done for that vessel because "it was too late". He made no further attempt in the course of the day to contact the Master of the M.V. *Duteous*. He knew there had been a pilot on board, but was not aware whether the pilot had stayed there or had left.

In Court, Captain Hassib did not appear to recall if he knew at the time that those on board the M.V. *Duteous* were foreign mariners with little knowledge of winter conditions. His position was that the ice-breakers would eventually open up the ice jam and free the port of Montréal; as to the vessels, they had all the information available and it was up to their masters to take the necessary precautions. That attitude may not reflect the philosophy of the Good Samaritan, but under the law the Harbour Master came under no obligation to do more than he did.

Under the circumstances I cannot find the Harbour Master or the National Harbours Board guilty of any negligence in this matter.

An argument was made that a contract had been struck between the National Harbours Board and the M.V. *Duteous* on the ground that vessels entering the port of Montréal have to pay wharfage and other tolls so as to occupy a safe berth and that there had been a breach of that contract. The jurisprudence is clearly to the effect that the payment of tolls does not create such a contract (see *The King v. Canada Steamship Lines Ltd.*).³⁰

I now turn to the allegation that the Canadian Coast Guard was negligent for breaking the ice jam front while the M.V. *Duteous* was moored in such a precarious position.

The *raison d'être* for the Canadian Coast Guard is its responsibility for navigation, including the opening of the St. Lawrence River in the winter and the breaking of ice jams where necessary. The evidence clearly indicates that all available ice-

bord, parce qu'on ne pouvait avoir accès au navire depuis le quai. D'après son témoignage, il aurait pensé: [TRADUCTION] «s'il y a une débâcle, ce navire ne pourra pas faire grand chose». Il a estimé qu'il n'y avait rien à faire dans le cas de ce navire, [TRADUCTION] «qu'il était trop tard». Il n'a pas tenté au cours du reste de la journée de communiquer avec le capitaine du M.V. *Duteous*. Il savait qu'un pilote était monté à bord, mais ignorait s'il y était demeuré ou non.

Devant le tribunal, le capitaine Hassib n'a pas paru se souvenir s'il savait à l'époque que les marins à bord du M.V. *Duteous* étaient des étrangers, connaissant mal les conditions hivernales. La position qu'il a adoptée a été que les brise-glace finiraient par ouvrir l'embâcle et libérer le port de Montréal; quant aux navires, ils disposaient de toute l'information disponible et il appartenait à leurs capitaines de prendre les précautions nécessaires. Cette attitude n'est sans doute pas celle du bon samaritain, mais aux yeux du droit, le capitaine n'avait aucune obligation de faire plus qu'il n'a fait.

Dans les circonstances, je ne puis trouver le capitaine ni le Conseil des ports nationaux coupables d'une négligence quelconque en cette matière.

On a fait valoir qu'un contrat serait intervenu entre le Conseil des ports nationaux et le M.V. *Duteous*, les navires entrant dans le port de Montréal ayant à payer certains droits, dont les droits de quai, pour pouvoir occuper un poste à quai sécuritaire, et qu'il y aurait eu rupture de ce contrat. La jurisprudence dit clairement que le paiement des droits ne crée pas de contrat de ce genre (voir *The King v. Canada Steamship Lines Ltd.*)³⁰.

J'en viens maintenant à l'allégation que la Garde côtière canadienne aurait fait preuve de négligence lorsqu'elle a rompu le front de l'embâcle alors que le M.V. *Duteous* était amarré dans une posture si précaire.

La raison d'être de la Garde côtière canadienne est sa responsabilité en matière de navigation, y compris le maintien du fleuve Saint-Laurent ouvert à la navigation durant l'hiver et la rupture des embâcles lorsque nécessaire. Les preuves admi-

³⁰ [1927] S.C.R. 68.

³⁰ [1927] R.C.S. 68.

breakers applied themselves diligently to that task in January 1981 and were successful in breaking up all successive fronts forming above the port of Québec City up to the port of Montréal.

The ice-breakers most certainly cannot be faulted for lack of effort. The main charge against the *Pierre Radisson* is that she did not provide sufficient warning or advice to the M.V. *Duteous* before resuming her attack on the front the morning of the debacle.

I find no sustenance, either legal or factual, to support such an allegation. Firstly, I know of no enactment, and was referred to none, that would compel ice-breakers to keep vessels informed of their progress on the St. Lawrence River. Secondly, those on board the M.V. *Duteous* were very much aware of the presence of the *Pierre Radisson* which they could see some 500 feet abeam from their own vessel. Any seaman who does not know the role of an ice-breaker in a Canadian winter ought to inform himself before entering our waters.

In fact, the Canadian pilot on board the M.V. *Duteous* on early Monday afternoon, January 12, 1981, Gaétan Forbes, spoke to the *Pierre Radisson* and was perfectly aware of her manoeuvres. As an experienced pilot in the port of Montréal, he knew or ought to have known that an ice break-up was bound to happen. Yet, he felt that the M.V. *Duteous* was so safely moored that she would never move. "She could have spent her life there", he said. Had he stayed on board, he would have been perfectly aware of the position of the *Pierre Radisson* which remained overnight abeam the M.V. *Duteous* and resumed her operations in early morning. If there be negligence on the part of the pilot, it becomes the negligence of the shipowner under section 31 of the *Pilotage Act*.

I cannot therefore find the *Pierre Radisson* nor the Canadian Coast Guard, the Department of Transport nor the Queen, negligent in this matter.

nistrées indiquent clairement que tous les brise-glace disponibles s'adonnaient diligemment à cette tâche en janvier 1981 et qu'ils sont parvenus à briser tous les fronts successifs qui se formaient depuis le port de Québec, jusqu'au port de Montréal.

On ne saurait, de toute évidence, reprocher aux brise-glace de ne pas avoir déployé suffisamment d'efforts. Ce qu'on reproche surtout au *Pierre Radisson* c'est de n'avoir pas donné suffisamment d'avis ou de conseil au M.V. *Duteous* avant de reprendre son attaque contre le front, le matin de la débâcle.

Aucun fondement, ni juridique ni factuel, ne justifie cette allégation. Pour commencer, je ne connais aucun texte, et on ne m'en a cité aucun, qui oblige les brise-glace à tenir les navires informés de leur avance le long du fleuve Saint-Laurent. Ensuite, tous ceux qui étaient à bord du M.V. *Duteous* avaient parfaitement connaissance de la présence du *Pierre Radisson*, qu'ils pouvaient voir à quelque 500 pieds par leur travers. Un marin qui ne connaîtrait pas le rôle d'un brise-glace durant l'hiver canadien devrait s'informer avant de s'aventurer dans nos eaux.

En fait, le pilote canadien qui se trouvait à bord du M.V. *Duteous* en début d'après-midi, le lundi 12 janvier 1981, Gaétan Forbes, est entré en communication avec le *Pierre Radisson* et était parfaitement au fait de ses manoeuvres. En tant que pilote d'expérience du port de Montréal, il savait ou aurait dû savoir que la rupture de l'embâcle était imminente. Néanmoins, il a jugé le M.V. *Duteous* suffisamment bien amarré pour qu'il ne bouge pas. [TRADUCTION] «Il aurait pu rester là tout le reste de son existence» a-t-il dit. S'il était demeuré à bord, il aurait eu parfaitement conscience de la position du *Pierre Radisson*, qui est resté par le travers du M.V. *Duteous* toute la nuit et n'a repris ses opérations qu'au petit matin. S'il y a eu négligence de la part du pilote, celle-ci devient la négligence de l'armateur en vertu de l'article 31 de la *Loi sur le pilotage*.

Je ne puis donc conclure à une négligence du *Pierre Radisson*, ni de la Garde côtière canadienne, du ministère des Transports ou de la Reine en cette matière.

In the course of the arguments the plaintiffs moved to file amendments to their statements of claim to add interest in their claims against the Queen and the National Harbours Board at the legal rate together with the additional indemnity provided by article 1056c of the Quebec *Civil Code*, as well before judgment as after. Both defendants resisted that motion. The parties filed written arguments in the matter. Under Rule 420 I am allowing the amendments to be filed, but in view of my findings it becomes unnecessary to deal with the legal entitlement to interest against the Crown in this matter.

8. No contributory negligence on the part of the plaintiffs

It was alleged that the M.V. *Thor I* should somehow be found to be partly responsible for having been hit. The argument, if I understand it correctly, is to the effect that if the M.V. *Duteous* was negligent in not mooring herself adequately and in not shifting berth, then so was the M.V. *Thor I*. Firstly, there is no conclusive evidence that the M.V. *Thor I* was improperly moored. Secondly, it has not been established that the M.V. *Thor I* would have broken her moorings had she not been run into by the M.V. *Duteous*. Thirdly, the M.V. *Thor I* was lawfully positioned where she was and did not contribute to the collision more than a car legally parked along the highway should be responsible for having been hit by a negligent driver.

There were allegations as well that St. Lawrence Stevedoring Company Limited ought to have foreseen the debacle and ought to have moved its cranes as soon as the M.V. *Duteous* was seen approaching the wharf. This allegation is even more far-fetched than the previous one against the M.V. *Thor I*. The three huge cranes are emplaced on tracks laid out along the quay, as provided by the port authorities. The cranes were lawfully positioned according to the lease between the port of Montréal and their owners. On that morning there happened to be an employee of St. Lawrence Stevedoring Company Limited who saw the M.V. *Duteous* appearing through the sea smoke shortly before the impact. The proposition that he should have moved quickly, climbed up the ladders leading to the cabins of the three cranes, started their

Au cours du débat, les demanders ont voulu obtenir l'autorisation d'amender leurs déclarations pour conclure à l'intérêt couru sur la demande qu'elles formaient contre la Couronne et le Conseil des ports nationaux, au taux légal, ainsi que l'indemnité supplémentaire prévue par l'article 1056c du *Code civil* du Québec, tant avant qu'après jugement. Les deux défendeurs ont fait opposition. Les parties ont eu recours à la procédure écrite en cette matière. En vertu de la Règle 420, j'autorise la production des modifications mais, vu mes constatations, il n'est plus nécessaire de statuer sur un éventuel droit à l'intérêt contre la Couronne en l'espèce.

8. Pas de négligence contributive de la part des demanders

On a allégué que le M.V. *Thor I* devrait d'une manière ou d'une autre être jugé en partie responsable d'avoir été abordé. L'argument, si je comprends bien, serait que si le M.V. *Duteous* a été négligent en ne s'amarrant pas adéquatement et en ne changeant pas de poste à quai, alors il en serait de même du M.V. *Thor I*. Premièrement, il n'existe aucune preuve concluante que le M.V. *Thor I* ait été inadéquatement amarré. Ensuite, il n'a pas été démontré que le M.V. *Thor I* aurait rompu ses amarres s'il n'avait pas été abordé par le M.V. *Duteous*. Enfin, le M.V. *Thor I* se trouvait licitement au quai où il était et n'a pas plus contribué à l'abordage qu'une voiture stationnée licitement sur le bord de la route n'est responsable si un conducteur négligent la heurte.

On a aussi allégué que St. Lawrence Stevedoring Company Limited aurait dû prévoir la débâcle et déplacer ses grues dès qu'on a pu voir le M.V. *Duteous* s'approcher du quai. Cette allégation est encore plus farfelue que la précédente concernant le M.V. *Thor I*. Les trois grandes grues roulent sur des voies ferrées disposées le long des quais par les autorités portuaires. Les grues étaient licitement stationnées, conformément au bail intervenu entre le port de Montréal et leurs propriétaires. Ce matin-là, par hasard, un employé de St. Lawrence Stevedoring Company Limited a vu venir le M.V. *Duteous* dans la fumée de glace, peu avant le choc. Suggérer qu'il aurait dû réagir rapidement, grimper aux échelles menant aux cabines des trois grues, mettre en marche leurs moteurs et les déplacer le long des voies ferrées

engines and moved them away along the tracks ahead of the M.V. *Duteous*, is too outlandish to deserve serious consideration.

avant que n'arrive le M.V. *Duteous* est par trop incongru pour être pris au sérieux.

Conclusions

1. Judgment therefore against the owners of the M.V. *Duteous*, Compagnia de Navegacion Duteous, S.A., with damages and interest against it in favour of all claimants.

2. Costs of the three actions payable by Compagnia de Navegacion Duteous, S.A. in the form of a Bullock type order.

3. The claimants are agreed on the quantum of some of the damages but are still negotiating on others. If all damages are not agreed to, there shall be a reference as requested by the parties.

4. The formal judgment shall be prepared by counsel for A/S Ornen and submitted to counsel for all other parties for approval. Should there be no agreement on the proposed judgment draft, then counsel for A/S Ornen shall move the Court for a time and place for a hearing in the matter.

Conclusions

a

1. La Cour condamne donc les propriétaires du M.V. *Duteous*, Compagnia de Navegacion Duteous, S.A., à payer les dommages et intérêts de toutes les demandereses.

b

2. Condamne Compagnia de Navegacion Duteous, S.A. à payer les dépens des trois actions en la forme d'une ordonnance de type Bullock.

c

3. Les demandereses ont donné leur agrément sur le montant de certains des dommages, mais les négociations se poursuivent pour le reste. Advenant un désaccord sur l'ensemble des dommages, il y aura référence, à la demande des parties.

d

4. Les avocats de A/S Ornen rédigeront un projet de jugement formel qu'ils soumettront à l'agrément des avocats de toutes les autres parties. En cas de désaccord sur le projet de jugement, les avocats de A/S Ornen requerront la Cour de fixer le temps et le lieu d'une audition à cet effet.

e