

QUEBEC ADMIRALTY DISTRICT.

1902
 ~~~~~  
 Aug. 25.

THE CORPORATION OF PILOTS }  
 FOR AND BELOW THE HARBOUR OF }  
 QUEBEC, A BODY POLITIC AND CORPO- } PLAINTIFFS ;  
 RATE, HAVING ITS PRINCIPAL PLACE OF }  
 BUSINESS IN THE CITY OF QUEBEC ... }

AGAINST

THE SHIP OR VESSEL "GRANDEE."

*The Pilotage Act, R. S. C. c. 80—Tow and tug—Absence of motive power on former—Exemption from pilotage dues.*

A vessel which is proceeding on its course in charge of a tow-boat and has no motive power of itself, either by sails or steam, is exempt from compulsory pilotage dues under R. S. C. c. 80.

THIS was an action to recover pilotage dues under the provisions of *The Pilotage Act, R. S. C. c. 80.*

The *Grandee* is a coal-barge, of about one thousand tons register, owned by the Dominion Coal Company, Limited, of Montreal. She was employed in the summer of 1902 in carrying coal from Sydney, N.S. to the City of Quebec. The said barge had no motive power of her own, either by sails or steam; but was propelled entirely by being towed by a steam collier belonging to the defendants. This steam collier was exempt from the compulsory payment of pilotage dues under the R. S. C. c. 80; but it was sought by the plaintiff corporation to make the *Grandee* liable to pay such dues, as not coming within the class of vessels exempt from dues under section 59 of the said statute. For this purpose the *Grandee* was proceeded against on the Admiralty side of the Exchequer Court for the sum of one hundred and thirty-nine dollars and twenty-four cents. The owners of the *Grandee* appeared to the

writ of summons, and the case was heard by the honourable A. B. Routhier, Local Judge for the Quebec Admiralty District.

August 19th, 1902.

A. Rivard for the plaintiffs.

C. Peatland, K.C., for the ship.

1902  
 THE CORPORATION OF  
 PILOTS  
 v.  
 THE SHIP  
 GRANDEE.  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

ROUTHIER, L. J. now (August 25th, 1902) delivered judgment.

Le statut qui oblige les vaisseaux naviguant dans les eaux canadiennes à payer des droits de pilotage est le chapitre 80 des *Statuts Révisés du Canada*, et la section 59 exempte expressément de ces droits "les navires mus entièrement ou en partie par la vapeur."

La question est donc de savoir si la barge *Grande*, qui n'a aucun pouvoir moteur et qui est remorquée dans ses voyages par un remorqueur (tow-boat), doit être considérée comme un navire exempt de pilotage.

1. Tout d'abord, il me paraît peu raisonnable d'imposer l'obligation de prendre un pilote à un navire qui n'a par lui-même aucun pouvoir moteur, qui conséquemment ne se meut pas lui-même, et ne peut avoir sur sa marche aucun contrôle, aucune direction.

Un pilote est un homme qui doit posséder des connaissances spéciales et une certaine expérience, qui est présumé connaître surtout les eaux où il navigue, les dangers et les écueils qui s'y rencontrent, la direction à suivre pour les éviter, et qui, à raison de ses connaissances, est chargé de la conduite du navire. C'est lui qui en contrôle la marche, de manière à suivre la ligne la plus courte et la plus sûre, à éviter les bancs de sable, les récifs, les courants dangereux et les collisions avec d'autres navires.

Pour remplir ce rôle, si important au point de vue de la sécurité des personnes et des propriétés, il faut

1902  
 THE CORPORATION OF  
 PILOT  
 v.  
 THE SHIP  
 GRANDEE.  
 Reasons  
 for  
 Judgment.

que le pouvoir moteur soit à sa disposition. Si donc vous le mettez à bord d'un vaisseau qui n'a pas de pouvoir moteur, qui est remorqué et qui, par conséquent, reçoit forcément du remorqueur sa direction, il est évident qu'alors ce pilote n'a pas d'action à exercer sur la marche du navire et il ne peut plus remplir le rôle important que je viens de lui assigner. Dès lors il est inutile à bord ce vaisseau remorqué.

Mais on dit: il aura à sa disposition le gouvernail, les ancres, les amarres, et il pourra ainsi exercer une certaine action sur la course du vaisseau remorqué.

Strictement parlant c'est vrai. Mais cette action est presque insignifiante. Sans doute, à certains moments il pourra au moyen du gouvernail imprimer au vaisseau remorqué une légère déviation du sillage du remorqueur; mais il sera constamment forcé de rentrer dans le même sillage, et si le remorqueur prend une mauvaise direction, il faudra bien qu'il le suive. Il n'aura donc pas en réalité le contrôle et la direction du navire et de la course à suivre. Il ne sera pas libre de ses mouvements, puisque le navire lui-même n'a pas de mouvement propre. Un pilote n'est pas chargé d'ailleurs de manier le gouvernail, et dans un vaisseau remorqué le maniement du gouvernail appartient aux hommes de roue, et peut être confié à un simple manoeuvre ou matelot.

Pour cette première raison il me semble qu'un pilote serait un officier inutile dans la barge *Grande*, et ne doit pas lui être imposé.

2. En second lieu, il y a en matière de responsabilité maritime une présomption légale qui trouverait ici son application: "c'est qu'un navire en marche est présumé en faute quand il vient en collision avec un navire à l'ancre."

Pourquoi cela? Parce que le navire à l'ancre ne peut se mouvoir.

En bien, je dis, 1<sup>o</sup> : Que la barge *Grandee* ne peut se mouvoir elle-même, ni à la voile, ni autrement, et 2<sup>o</sup> : Qu'elle est *mûe par la vapeur quand elle est remorquée par un bateau à vapeur*. Dans ce dernier cas elle est exemptée de pilotage par la section 59 du statut ; et quand elle *n'est mûe d'aucune façon*, il est bien évident qu'elle n'a pas besoin de pilote.

1902  
 THE CORPORATION OF  
 PILOTS  
 v.  
 THE SHIP  
 GRANDEE.  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

3. Une autre règle, déduite de la jurisprudence, permet encore à la barge *Grandee* de bénéficier de l'exemption légale accordée par le statut. Je la trouve au XVI<sup>e</sup>. volume de *l'American and English Encyclopedia, verbo navigation*, p. 319 : "Where a tow is in charge of a tug, the tug and tow are to be treated as being one vessel, and that a steam-vessel." Un grand nombre de précédents en note ont confirmé cette règle ; et cela nous paraît être une raison décisive de déclarer la barge *Grandee* exempte de droits de pilotage.

On a invoqué de la part de la poursuite divers précédents dans lesquels les deux vaisseaux, remorqueur et remorqué, ont été tenus responsables de collisions avec d'autres navires. Mais ces précédents n'ont guère d'application au cas qui nous occupe. Car en matière de responsabilité dans les cas de collision, tout dépend de la faute commise et la responsabilité pèse naturellement sur celui qui l'a commise. Il peut très-bien arriver qu'un vaisseau remorqué, par un faux coup de gouvernail, par une ancre jetée mal à propos, par une amarre mal placée ou attachée, soit cause d'une collision, et par conséquent soit responsable. Il peut arriver aussi qu'il y ait faute commune du remorqueur et du remorqué, et tous deux alors sont responsables.

Mais il n'en est pas moins vrai qu'en principe général la règle suivante est adoptée : Quand le vaisseau remorqué est exclusivement sous le contrôle

1902  
 THE CORPORATION OF PILOTS  
 v.  
 THE SHIP GRANDER.  
 Reasons for Judgment.

et à la charge du remorqueur (*tug-boat*) le *tug* est le *seul principal*, et conséquemment le seul responsable. Ibidem, p. 320.

D'ailleurs, la question de pilotage est toute autre, et doit être décidée par les règles et les motifs que j'ai exposés, je crois. Le vaisseau remorqué n'est qu'un accessoire, un chargement, un objet transporté ou trainé, comme une voiture par un cheval; ce n'est pas à proprement parler un navire\*.

*Judgment accordingly.*

Solicitors for plaintiffs: *Casgrain, Lavery, Rivard & Chauveau.*

Solicitors for the ship: *Caron, Pentland, Stuart & Brodie.*

---

\*REPORTER'S NOTE.—Affirmed on appeal to THE JUDGE OF THE EXCHEQUER COURT, see *post*.