

T-2092-97

Walter A. Conohan and Eastern Marine Underwriters Inc. (Plaintiffs)

v.

The Cooperators (Defendant)

INDEXED AS: CONOHAN v. COOPERATORS (T.D.)

Trial Division, O'Keefe J.—Charlottetown, May 30, 31 and June 1; Toronto, November 28, 2000.

Maritime Law — Insurance — Action by insured for lost revenue, by insurer to recover monies paid in respect of fishing vessel destroyed in collision with vessel insured by defendant — Captain of latter vessel charged with operating vessel with blood/alcohol level over 80 — Insurer (defendant) refused to defend, pay third party claim on ground insured breached policy — Captain confessed to judgment, assigned rights of action to plaintiffs — Marine Insurance Act, s. 34 imposing implied warranty in every marine policy that marine adventure insured lawful and, in so far as insured has control, will be carried out in lawful manner — “Marine adventure” defined as including any situation where insurable property exposed to maritime perils — Definition of “maritime perils” limited to list of events beyond defendant’s control — Collision not maritime peril as caused by negligence, not by listed peril — Not marine adventure as liability not incurred by reason of maritime perils — S. 6(1)(a) stating contract of marine insurance contract whereby insurer undertaking to indemnify insured against losses incidental to marine adventure — As no marine adventure, not contract of marine insurance and implied condition in s. 34 not applicable — Losses not excluded by s. 53(2) (exempting insurer from liability for loss attributable to wilful misconduct of insured) as no evidence of wilful misconduct — Clause 27 of insurance policy stating warranted free from any claim for loss, damage, expense caused by impaired operation of vessel — As no mention of liability, only applies to claims for damages to insured’s own boat — Also, impaired operation of vessel not proven — Clause 16 providing liability coverage to insured if “liable to pay and shall pay” damages to other person — Requiring insured to pay plaintiff’s claim before making claim under policy — Defendant not required to pay plaintiffs’ claims.

T-2092-97

Walter A. Conohan et Eastern Marine Underwriters Inc. (demandeurs)

c.

The Cooperators (défenderesse)

RÉPERTORIÉ: CONOHAN c. COOPERATORS (1^{re} INST.)

Section de première instance, juge O'Keefe—Charlottetown, 30 et 31 mai et 1^{er} juin; Toronto, 28 novembre 2000.

Droit maritime — Assurance — Action intentée par l'assuré qui réclame un manque à gagner, et par l'assureur qui réclame le remboursement de la somme payée relativement à la destruction d'un bateau de pêche au cours d'un abordage avec le bateau assuré par la défenderesse — Le capitaine de ce dernier bateau a été accusé d'avoir piloté son bateau avec une alcoolémie de plus de 80 — L'assureur (la défenderesse) a refusé de s'opposer à la réclamation présentée par un tiers et de la payer au motif que l'assuré avait manqué aux conditions de la police — Le capitaine a admis sa responsabilité et cédé ses droits d'action aux demandeurs — L'art. 34 de la Loi sur l'assurance maritime dispose que, dans chaque police maritime, il y a un engagement implicite quant à la licéité de l'opération maritime et, dans la mesure où l'assuré en a la maîtrise, au fait que l'opération sera exécutée conformément à la loi — L'expression «opérations maritimes» est définie comme incluant toute situation où des biens assurables sont exposés aux périls de mer — La définition de «périls de mer» se limite à dresser la liste des faits de mer qui échappent à la volonté de la partie défenderesse — L'abordage n'était pas un péril de mer étant donné qu'il a été causé par la négligence, et non par un péril énuméré dans la liste — Il ne s'agissait pas d'une opération maritime étant donné que la responsabilité n'a pas été engagée du fait d'un péril de mer — L'art. 6(1)a dispose que le contrat d'assurance maritime est le contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des pertes liées aux opérations maritimes — Comme il n'y a pas eu d'opération maritime, il n'y avait ni contrat d'assurance maritime, ni engagement implicite comme celui qui est prévu à l'art. 34 — Les pertes ne sont pas exclues du fait de l'art. 53(2) (qui dispose que l'assureur n'est pas responsable des pertes attribuables à l'inconduite délibérée de l'assuré) étant donné qu'il n'y a pas de preuve d'inconduite délibérée — La clause 27 de la police d'assurance dispose qu'il ne peut être présenté de demande d'indemnisation pour pertes, dommages ou frais causés par le pilotage du bateau par une personne dont les facultés sont affaiblies — Comme il n'y a pas de mention de responsabilité, cette clause ne s'applique qu'aux demandes de règlement pour des dommages causés au bateau de l'assuré — En outre, la

This was an action for lost revenue by the owner (Conohan) of the fishing vessel *Cape Light II*, destroyed in a collision with the fishing vessel *Lady Brittany* owned and operated by Peter Kirby Gaudet, and to recover \$66,155.80 paid by the insurers of the *Cape Light II* to the owner. Gaudet was later charged for the offence of operating a vessel when his alcohol/blood level exceeded .08. Gaudet's insurers, the defendant herein, refused to pay or defend Conohan's claim for his losses on the ground that Gaudet had breached the policy by being impaired and because of other illegal conduct in the operation of his vessel. Gaudet admitted liability, confessed to judgment, and assigned all of his rights of claim and action against his insurer to the plaintiffs herein, who commenced this action.

Both parties agreed that the *Marine Insurance Act* applied. Section 34 imposes an implied warranty in every marine policy that the marine adventure insured is lawful and, in so far as the insured has control, will be carried out in a lawful manner. Subsection 53(2) exempts an insurer from liability for any loss attributable to the wilful misconduct of the insured.

Clause 27 of the insurance policy stated "Further warranted free from any claim for loss, damage, or expense caused by . . . drunken or impaired operation of the vessel . . ." With respect to collision liability, clause 16 stated that the insured is covered if there is a collision with another vessel, "and the insured shall . . . therefore become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person" any sum in respect of such collision.

The issues were: (1) whether Gaudet operated the *Lady Brittany* in a lawful manner within the context of section 34; (2) whether the loss suffered by Conohan was attributable to the "wilful misconduct" of Gaudet within the context of subsection 53(2); (3) whether the defendant was required to indemnify Gaudet and/or the plaintiffs; (4) whether Gaudet violated clause 27 of the insurance policy; (5) if so, was the defendant required to indemnify Gaudet and/or the plaintiffs; and (6) if so, what is the *quantum* of damages?

conduite du bateau par une personne dont les facultés étaient affaiblies n'a pas été prouvée — La clause 16 protège l'assuré si celui-ci «est tenu de payer» des dommages à une autre personne — Cette clause exige que l'assuré paie la réclamation des demandeurs avant de présenter sa demande de règlement en vertu de la police — La défenderesse n'est pas tenue de payer les réclamations des demandeurs.

Il s'agit d'une action intentée par le propriétaire (Conohan) du bateau de pêche *Cape Light II*, détruit au cours d'un abordage avec le bateau de pêche *Lady Brittany* qui était piloté par son propriétaire Peter Kirby Gaudet, dans laquelle Conohan réclame un manque à gagner, et les assureurs du *Cape Light II* la somme de 66 155,80 \$ qu'ils ont payée à son propriétaire. Gaudet a par la suite été accusé d'avoir piloté son bateau avec une alcoolémie de plus de 0,08. Les assureurs de Gaudet, qui sont les défendeurs en l'espèce, ont refusé de payer ou de s'opposer à la réclamation de Conohan pour son manque à gagner au motif que Gaudet avait manqué aux conditions de la police en conduisant son bateau alors que ses facultés étaient affaiblies et en raison d'une autre conduite illégale dans le pilotage de son bateau. Gaudet a admis sa responsabilité, acquiescé à la demande et cédé tous ses droits d'action et de réclamation contre son assureur aux demandeurs en l'espèce, qui ont intenté cette action.

Les deux parties ont reconnu que la *Loi sur l'assurance maritime* s'appliquait. L'article 34 dispose que, dans toute police maritime, il y a un engagement implicite quant à la licéité de l'opération maritime assurée et, dans la mesure où l'assuré en a la maîtrise, au fait que l'opération sera exécutée conformément à la loi. Aux termes du paragraphe 53(2), l'assureur n'est pas responsable des pertes attribuables à l'inconduite délibérée de l'assuré.

La clause 27 de la police d'assurance indique ce qui suit: «Également franc de toute demande d'indemnisation pour pertes, dommages ou frais causés par [. . .] le pilotage du bateau par une personne en état d'ébriété ou avec facultés affaiblies [. . .]». Pour ce qui a trait à la responsabilité en cas d'abordage, la clause 16 stipule que l'assuré est protégé en cas d'abordage avec un autre bateau et qu'il «est en conséquence tenu de payer à une ou plusieurs autres personnes, sous forme de dommages-intérêts», des sommes ayant trait à cet abordage.

Les questions étaient les suivantes: 1) Gaudet pilotait-il le *Lady Brittany* d'une manière licite dans le contexte de l'article 34; 2) les pertes subies par Conohan sont-elles attribuables à «l'inconduite délibérée» de Gaudet dans le contexte du paragraphe 53(2); 3) la défenderesse est-elle tenue d'indemniser Gaudet ou les demandeurs ou eux tous; 4) Gaudet a-t-il enfreint la clause 27 de la police d'assurance; 5) dans l'affirmative, la défenderesse est-elle tenue d'indemniser Gaudet ou les demandeurs ou eux tous; et 6) dans l'affirmative, quel est le montant des dommages subis?

Held, the action should be dismissed.

(1) The section 2 definition of “marine adventure” includes any situation where “insurable property” (the *Lady Brittany*) is exposed to maritime perils, and includes a situation where “any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils”. The definition of “maritime perils” lists the types of perils that are included in the definition, all of which are events beyond the defendant’s control, concluding with “all other perils of a like kind and, in respect of a marine policy, any peril designated by the policy”. The perils listed in the policy were all similar to those mentioned specifically in the definition. The collision was caused by Gaudet’s negligence. This is not a maritime peril as it does not fit within any of the perils enumerated in the policy. Nor is it a marine adventure as the liability to the third party (Conohan) was not incurred “by reason of maritime perils”. Paragraph 6(1)(a) of the Act states that a contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the insured against losses that are incidental to a marine adventure. As there was no marine adventure with respect to the claim against Gaudet, this portion of the policy is not a contract of marine insurance within the meaning of paragraph 6(1)(a), or a marine policy within section 34. Therefore the implied condition did not apply.

(2) The defendant alleged that Gaudet’s breach of the collision rules and alleged impairment offended subsection 53(2). There was no evidence that Gaudet wilfully tried to breach the rules, and while the *Lady Brittany* was being operated without an adequate lookout, there was no evidence of wilful misconduct by Gaudet. Conohan’s losses were not, therefore, excluded by subsection 53(2).

(3) There was no necessity to address this issue given the previous findings.

(4) Clause 27 applies only to claims for damages to the insured’s own boat, not to third party claims. Unlike clause 29, clause 27 specifically excludes “liability” and includes “loss”. Thus the word “loss” in clause 27 does not include liability, and clause 27 does not apply so as to exclude coverage under clause 16, which provides liability coverage for third party claims, if the insured’s liability was caused by “drunken or impaired operation of the vessel”.

In any event, the defendant had not proven that there had been drunken or impaired operation of the boat.

Jugement: l’action doit être rejetée.

1) La définition d’«opérations maritimes» donnée à l’article 2 inclut toute situation où des «biens assurables» (le *Lady Brittany*) sont exposés aux périls de mer et comprennent une situation où «la responsabilité du propriétaire de ces biens ou de toute autre personne responsable de ceux-ci ou y ayant un intérêt risque d’être engagée envers un tiers en raison de tels périls». La définition de «périls de mer» dresse la liste des différents faits de mer qui sont inclus dans la définition, et qui sont tous des incidents qui échappent à la volonté de la partie défenderesse, et inclut «tous autres périls comparables [de même que] les périls visés par la police maritime». Les périls énumérés dans la police étaient tous des périls semblables aux périls expressément indiqués dans la définition. L’abordage a été causé par la négligence de Gaudet. Il ne s’agit pas d’un péril de mer étant donné que cette négligence ne fait pas partie des périls énumérés dans la police. Il ne s’agit pas non plus d’une opération maritime, puisque la responsabilité envers le tiers (Conohan) n’a pas été engagée «en raison de [. . .] périls de mer». L’alinéa 6(1)a) de la Loi stipule que le contrat d’assurance maritime est le contrat par lequel l’assureur s’engage à indemniser l’assuré des pertes liées aux opérations maritimes. Comme il n’y a pas eu d’opération maritime pour ce qui concerne la réclamation contre Gaudet, il s’ensuit que cette partie de la police n’est pas un contrat d’assurance maritime au sens de l’alinéa 6(1)a) de la Loi, ni une police maritime au sens donné à cette expression à l’article 34. Par conséquent, il n’y a pas d’engagement implicite.

2) La défenderesse a allégué que le manquement aux règles d’abordage par Gaudet et son ébriété alléguée vont à l’encontre du paragraphe 53(2). Or, il n’y a pas de preuve que Gaudet a sciemment essayé de contrevenir aux règles et, bien que le *Lady Brittany* ait été piloté sans surveillance appropriée, il n’y a pas d’indication d’inconduite délibérée de la part de Gaudet. Par conséquent, les pertes de Conohan ne sont pas exclues du fait de l’application du paragraphe 53(2).

3) Il n’a pas été nécessaire de traiter de cette question, compte tenu des conclusions ci-dessus.

4) La clause 27 ne s’applique qu’aux demandes de règlement pour des dommages causés au bateau de l’assuré, et non pas aux demandes d’indemnisation présentées par des tiers. Contrairement à la clause 29, la clause 27 exclut expressément la «responsabilité» et inclut la «perte». Donc, le mot «perte» à la clause 27 n’exclut pas la responsabilité et la clause 27 ne peut être invoquée pour exclure la protection accordée par la clause 16, qui concerne la responsabilité relative aux réclamations de tiers, si la responsabilité de l’assuré a été engagée par suite du «pilotage du bateau par le pêcheur en état d’ébriété ou avec ses facultés affaiblies».

De toute façon, la défenderesse n’a pas prouvé qu’il y avait eu pilotage en état d’ébriété ou avec facultés affaiblies.

(5) As clause 27 had no application to clause 16, there was no need to discuss a violation of clause 27.

Clause 16 clearly requires that Gaudet first pay the claim of the plaintiff, Conohan, before he can make a claim under the policy for that amount. For this reason the defendant was not required to pay the plaintiffs' claims.

(6) If the above finding as to liability was in error, the *quantum* of damages was fixed at \$66,155.80, being the agreed upon *quantum* of damages to the *Cape Light II*. Neither the claim for lost revenue nor that for punitive or exemplary damages had been proven.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

Marine Insurance Act, S.C. 1993, c. 22, ss. 2(1) "marine adventure", "marine policy", "maritime perils", 6(1)(a), 34, 53.

CASE JUDICIALLY CONSIDERED

REFERRED TO:

Firma C — Trade S.A. v. Newcastle Protection and Indemnity Assn., [1990] H.L.J. No. 33 (QL).

AUTHORS CITED

Gow, William. *Marine Insurance: A Handbook*, 2nd ed. London: Macmillan.

Words & Phrases Judicially Defined in Canadian Courts and Tribunals, Vol. 8. Toronto: Carswell, 1993 "wilful misconduct".

ACTION by fishing vessel owner for lost revenue, and by his insurer to recover \$66,155.80 paid by it for damage caused to the vessel in a collision with a fishing vessel insured by the defendant where the owner and operator of that vessel assigned all of his rights of claim and action against his insurer to the plaintiffs. Action dismissed.

APPEARANCES:

David F. H. Marler for plaintiffs.
Keith M. Boswell and *D. Spencer Campbell* for defendant.

5) Étant donné que la clause 27 ne s'applique pas à la clause 16, il n'est pas nécessaire de discuter de la violation de la clause 27.

La clause 16 exige manifestement que Gaudet paie d'abord la réclamation du demandeur, Conohan, avant de s'adresser à son assureur pour être remboursé du montant correspondant. Pour cette raison, la défenderesse n'est pas tenue de payer les réclamations des demandeurs.

6) Si les conclusions précitées concernant la responsabilité sont erronées, le montant des dommages est fixé à 66 155,80 \$, ce qui est le montant convenu des dommages causés au *Cape Light II*. Aucune preuve n'a été établie concernant la réclamation pour manque à gagner et la demande de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires.

LOIS ET RÈGLEMENTS

Loi sur l'assurance maritime, L.C. 1993, ch. 22, art. 2(1) «opérations maritimes», «périls de mer», «police maritime», 6(1)a, 34, 53.

JURISPRUDENCE

DÉCISION MENTIONNÉE:

Firma C — Trade S.A. v. Newcastle Protection and Indemnity Assn., [1990] H.L.J. n° 33 (QL).

DOCTRINE

Gow, William. *Marine Insurance: A Handbook*, 2nd ed. London: Macmillan.

Termes et locutions définis par les tribunaux canadiens, vol. 8. Toronto: Carswell, 1993 «wilful misconduct».

ACTION intentée par le propriétaire d'un bateau de pêche pour manque à gagner, et par son assureur en remboursement d'une somme de 66 155,80 \$ payée pour les dommages causés au bateau au cours d'un abordage avec un bateau de pêche assuré par la défenderesse dans une situation où le propriétaire, qui pilotait son bateau, a cédé tous ses droits d'action et de réclamation contre son assureur aux demandeurs. Action rejetée.

ONT COMPARU:

David F. H. Marler, pour les demandeurs.
Keith M. Boswell et *D. Spencer Campbell*, pour la défenderesse.

SOLICITORS OF RECORD:

Law Office of David F. H Marler, Montréal, for plaintiffs.
Stewart McKelvey Stirling Scales, Charlottetown, for defendant.

The following are the reasons for judgment and order rendered in English by

[1] O'KEEFE J.: This action involves a claim by the plaintiff, Walter A. Conohan (Conohan) and the plaintiff, Eastern Marine Underwriters Inc. (Eastern Marine) against The Cooperators who were the insurers of Captain Peter Kirby Gaudet's fishing vessel the *Lady Brittany*. The plaintiff, Eastern Marine claims for the sum of \$66,155.80 which it paid to Conohan as insurer of his fishing vessel. The plaintiff, Conohan is claiming for loss of revenue from not being able to fish. Both plaintiffs are claiming interest and costs.

[2] The plaintiff, Conohan, was the owner of the fishing vessel *Cape Light II* which, as indicated above, was insured by the plaintiff, Eastern Marine.

[3] The defendant, The Cooperators, was an insurance company carrying on business in Prince Edward Island and it had issued a policy of insurance on the fishing vessel *Lady Brittany* owned by Peter Kirby Gaudet.

[4] On September 20, 1996, the *Lady Brittany* left Tignish, Prince Edward Island with Captain Peter Kirby Gaudet (Gaudet) at the wheel at around 3:00 p.m. The vessel travelled eastwardly along the northern coast of Prince Edward Island, reaching East Point at approximately 10:30 or 11:00 p.m. on September 20, 1996. The boat was heading to fish tuna in an area known as the westward edge of the ridge.

[5] At approximately 1:20 a.m. on September 21, 1996, the *Lady Brittany*, with Gaudet at the wheel, collided with Conohan's fishing vessel *Cape Light II*, which was at anchor and showing its anchor light. As

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

Cabinet de David F. H Marler, Montréal, pour les demandeurs.
Stewart McKelvey Stirling Scales, Charlottetown, pour la défenderesse.

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

[1] LE JUGE O'KEEFE: La présente action porte sur une réclamation présentée par Walter A. Conohan (Conohan), demandeur, et Eastern Marine Underwriters Inc. (Eastern Marine), demanderesse, contre The Cooperators, qui était l'assureur du *Lady Brittany*, le bateau de pêche du capitaine Peter Kirby Gaudet. La demanderesse, Eastern Marine, réclame la somme de 66 155,80 \$ qu'elle a payée à Conohan à titre d'assureur de son bateau de pêche. Le demandeur Conohan réclame un manque à gagner parce qu'il est dans l'impossibilité de pêcher. Les deux demandeurs réclament les intérêts et les frais.

[2] Le demandeur Conohan était propriétaire du bateau de pêche *Cape Light II* qui, comme il a été indiqué ci-dessus, était assuré par la demanderesse Eastern Marine.

[3] La défenderesse, The Cooperators, compagnie d'assurances faisant affaire à l'Île-du-Prince-Édouard, avait établi une police d'assurance sur le bateau de pêche *Lady Brittany*, qui est la propriété de Peter Kirby Gaudet.

[4] Le 20 septembre 1996, le *Lady Brittany*, commandé par le capitaine Peter Kirby Gaudet (Gaudet), a quitté Tignish (Île-du-Prince-Édouard) vers 15 heures. Le bateau se dirigeait vers l'est en suivant la côte nord de l'Île-du-Prince-Édouard et il est arrivé à East Point vers 22 h 30 ou 23 h, le 20 septembre 1996. Il allait à la pêche au thon dans un endroit connu sous le nom d'extrémité ouest du récif.

[5] Vers 1 h 20, le 21 septembre 1996, le *Lady Brittany*, commandé par le capitaine Gaudet, a abordé le bateau de pêche de Conohan, le *Cape Light II*, qui était à l'ancre avec un feu de mouillage allumé. Par

a result of the collision, the *Cape Light II* became a constructive total loss.

[6] Conohan was also proceeding to the tuna fishing grounds as indicated above, but his boat was at anchor when struck by the *Lady Brittany*.

[7] After or just before the *Lady Brittany* struck the *Cape Light II*, Gaudet reversed his engine. After the collision he called out to Conohan to make certain that Conohan was all right. Gaudet put his lights on the *Cape Light II* and steamed around it. Another larger boat arrived and its crew told Gaudet to stay closer to the *Cape Light II* because it was easier for the smaller *Lady Brittany* to navigate in close to the *Cape Light II* should anything happen on the way in to the port of Souris, Prince Edward Island. The *Lady Brittany* came around to the *Cape Light II* about a half dozen times and Gaudet would ask if Conohan was all right and was the *Cape Light II* taking on water. Eventually, the coast guard vessel from Souris met them and escorted them into the Port of Souris.

[8] The evidence of Conohan was that he did not have any trouble in understanding Gaudet.

[9] The *Lady Brittany* was not damaged in the collision.

[10] The boats arrived in Souris some time before 5:00 a.m. At 5:05 a.m. Constable Leanne Butler, a member of the RCMP arrived at Souris Wharf and spoke to Gaudet and she formed the opinion that she had the requisite grounds to request Gaudet to provide samples of his breath to be analyzed by the breathalyzer. These samples were provided and Gaudet was found to have the following readings:

5:38 a.m.	100 milligrams of alcohol in 100 millilitres of blood
5:58 a.m.	90 milligrams of alcohol in 100 millilitres of blood

[11] Constable Butler noted that Gaudet had a moderate odour of alcohol from his breath, a flushed

suite de l'abordage, le *Cape Light II* a été déclaré perte réputée totale.

[6] Conohan s'en allait également à la pêche au thon à l'endroit indiqué ci-dessus, mais son bateau était à l'ancre quand il a été heurté par le *Lady Brittany*.

[7] Après ou juste avant l'abordage du *Cape Light II* par le *Lady Brittany*, Gaudet a mis son moteur en marche arrière. Après l'abordage, il a appelé Conohan pour s'assurer que celui-ci n'avait rien. Gaudet a braqué ses projecteurs sur le *Cape Light II* en le contournant. Un autre bateau, de plus grandes dimensions, est arrivé sur les lieux et l'équipage a recommandé à Gaudet de demeurer près du *Cape Light II* parce qu'il serait plus facile pour le *Lady Brittany*, de plus petites dimensions, de naviguer à proximité du *Cape Light II* au cas où un incident se produirait en route vers le port de Souris à l'Île-du-Prince-Édouard. Le *Lady Brittany* a contourné le *Cape Light II* à peu près une demi-douzaine de fois et chaque fois Gaudet a demandé à Conohan s'il allait bien et si le *Cape Light II* prenait l'eau. Finalement, le bateau de la garde côtière de Souris est venu à leur rencontre et les a escortés jusqu'au port de Souris.

[8] Dans son témoignage, Conohan dit qu'il n'avait pas eu de difficulté à comprendre Gaudet.

[9] Le *Lady Brittany* n'a pas été endommagé au cours de l'abordage.

[10] Les bateaux sont arrivés à Souris un peu avant 5 heures. À 5 h 05, la gendarme Leanne Butler, de la GRC, est arrivée au quai de Souris et, après avoir parlé à Gaudet, elle en est venue à la conclusion qu'elle avait des motifs suffisants pour demander à ce dernier de se soumettre au test de l'ivressomètre. Les échantillons prélevés ont donné les résultats suivants:

5 h 38	100 milligrammes d'alcool pour 100 millilitres de sang
5 h 58	90 milligrammes d'alcool pour 100 millilitres de sang

[11] La gendarme Butler a noté que Gaudet sentait légèrement l'alcool, qu'il avait le visage rouge, une

face, slow speech, bloodshot eyes and soiled clothes. She also noted that under the heading of “balance”, he was swaying a little and that his walking and turning was fair. On cross-examination, Constable Butler agreed you could have a flushed face for other reasons and she agreed that his slow speech could be his manner of speech as she never heard him speak before. She also agreed that he could have bloodshot eyes because of the long sail from Tignish. She also stated that his swaying could be due to being on a boat for a long period of time.

[12] Gaudet was not charged at that time but was released as soon as he checked into a local hotel. At a later date, after lab results were available, he was charged with the operation of a vessel when his alcohol/blood level exceeded 80 milligrams of alcohol in 100 millilitres of blood.

[13] There were two crew members on the *Lady Brittany* in addition to the captain.

[14] There are a number of versions as to how much alcohol was drank by Gaudet both before and after the collision.

[15] On April 17, 1997, Conohan sued the *Lady Brittany* and Gaudet for his losses.

[16] Gaudet’s insurers, The Cooperators, refused to pay or defend the claim that was made against the *Lady Brittany* and Gaudet as it was their position that Gaudet breached the policy by being impaired and because of other illegal conduct in the operation of his vessel.

[17] On September 15, 1997, Gaudet, in writing, admitted liability in that action, confessed to judgment and assigned all of his rights of claim and action against The Cooperators, to Walter Conohan and Eastern Marine Underwriters Inc.

élocution lente, les yeux injectés de sang et des vêtements sales. Elle a également noté sous la rubrique «Équilibre» qu’il vacillait un peu mais qu’il marchait et tournait sans difficulté. En contre-interrogatoire, la gendarme Butler a reconnu qu’on peut avoir le visage rouge pour d’autres raisons et elle a aussi convenu que son élocution lente pouvait être son débit habituel, étant donné qu’elle ne l’avait jamais entendu parler auparavant. Elle a de plus reconnu qu’il pouvait avoir les yeux injectés de sang à cause du long trajet parcouru en mer depuis Tignish. Elle a également déclaré que son vacillement pouvait être dû au fait qu’il était demeuré pendant une longue période sur un bateau.

[12] À ce moment, aucune accusation n’a été portée contre Gaudet qui a été libéré dès qu’il a loué une chambre dans un hôtel local. Par la suite, après que les résultats de laboratoire eurent été obtenus, il a été accusé d’avoir piloté un bateau avec une alcoolémie de plus de 80 milligrammes d’alcool pour 100 millilitres de sang.

[13] Outre le capitaine, il y avait deux membres d’équipage à bord du *Lady Brittany*.

[14] Il y a plusieurs versions sur la quantité d’alcool que Gaudet a absorbée avant et après l’abordage.

[15] Le 17 avril 1997, Conohan a intenté des poursuites contre le *Lady Brittany* et Gaudet pour obtenir d’être indemnisé de ses pertes.

[16] L’assureur de Gaudet, The Cooperators, a refusé de payer ou de s’opposer à la réclamation présentée contre le *Lady Brittany* et Gaudet parce que, à son avis, Gaudet avait manqué aux conditions de la police en conduisant un bateau alors que ses facultés étaient affaiblies et à cause d’une autre conduite illégale dans le pilotage de son bateau.

[17] Le 15 septembre 1997, Gaudet a admis par écrit sa responsabilité dans cette action, a acquiescé à la demande et cédé tous ses droits d’action et de réclamation contre The Cooperators à Walter Conohan et à Eastern Marine Underwriters Inc.

[18] The plaintiffs commenced the present action against the defendant on September 24, 1997.

[19] According to the order of the Pre-trial Conference Judge which was provided to me, the issues are as follows:

1. Does the *Marine Insurance Act* [S.C. 1993, c. 22] apply to the facts of this case?
2. If the *Marine Insurance Act* applies to the facts of this case, did Gaudet operate the *Lady Brittany* in a lawful manner within the context of section 34 of the Act?
3. If the *Marine Insurance Act* applies to the facts of this case, was the loss suffered by Conohan attributable to the “wilful misconduct” of Gaudet, within the context of subsection 53(2) of the Act?
4. If the *Marine Insurance Act* applies and the answers to questions 2 and 3 are in the affirmative, is the defendant required to indemnify Gaudet and/or the plaintiffs?
5. Did Gaudet violate clause 27 of the policy of insurance?
6. If Gaudet violated clause 27 of the policy of insurance, is the defendant required to indemnify Gaudet and/or the plaintiffs?
7. If the defendant is required to indemnify Gaudet and/or the plaintiffs, what is the *quantum* of damages suffered?

Issue 1

Does the *Marine Insurance Act* apply to the facts of this case?

[20] Both parties agreed before me that the *Marine Insurance Act* did apply and I would so hold.

Issue 2

If the *Marine Insurance Act* applies to the facts of this case, did Gaudet operate the *Lady Brittany* in a lawful manner within the context of section 34 of the Act?

[18] Les demandeurs ont intenté la présente action contre la défenderesse le 24 septembre 1997.

[19] Selon l’ordonnance qui m’a été remise, rendue par le juge chargé de la conférence préparatoire à l’instruction, les questions en litige sont les suivantes:

1. La *Loi sur l’assurance maritime* [L.C. 1993, ch. 22] s’applique-t-elle aux faits de l’espèce?
2. Si la *Loi sur l’assurance maritime* s’applique aux faits de l’espèce, Gaudet pilotait-il le *Lady Brittany* d’une manière licite dans le contexte de l’article 34 de la Loi?
3. Si la *Loi sur l’assurance maritime* s’applique aux faits de l’espèce, les pertes subies par Conohan sont-elles attribuables à «l’inconduite délibérée» de Gaudet dans le contexte du paragraphe 53(2) de la Loi?
4. Si la *Loi sur l’assurance maritime* s’applique et que les réponses aux questions 2 et 3 sont affirmatives, la défenderesse est-elle tenue d’indemniser Gaudet, ou les demandeurs ou eux tous?
5. Gaudet a-t-il enfreint la clause 27 de la police d’assurance?
6. Si Gaudet a enfreint la clause 27 de la police d’assurance, la défenderesse est-elle tenue d’indemniser Gaudet, ou les demandeurs ou eux tous?
7. Si la défenderesse est tenue d’indemniser Gaudet, ou les demandeurs ou eux tous, quel est le montant des dommages subis?

Question 1

La *Loi sur l’assurance maritime* s’applique-t-elle aux faits de l’espèce?

[20] Les deux parties ont reconnu devant moi que la *Loi sur l’assurance maritime* s’appliquait effectivement et c’est ce que je conclus également.

Question 2

Si la *Loi sur l’assurance maritime* s’applique aux faits de l’espèce, Gaudet pilotait-il le *Lady Brittany* d’une manière licite dans le contexte de l’article 34 de la Loi?

[21] Section 34 of the *Marine Insurance Act*, S.C. 1993, c. 22 (the Act) states:

34. There is an implied warranty in every marine policy that the marine adventure insured is lawful and, in so far as the insured has control, will be carried out in a lawful manner.

The Act also contains the following definitions:

2. (1) . . .

“marine adventure” means any situation where insurable property is exposed to maritime perils, and includes any situation where

(a) the earning or acquisition of any freight, commission, profit or other pecuniary benefit, or the security for any advance, loan or disbursement, is endangered by the exposure of insurable property to maritime perils, and

(b) any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils;

“marine policy” means the instrument evidencing a contract;

“maritime perils” means the perils consequent on or incidental to navigation, including perils of the seas, fire, war perils, acts of pirates or thieves, captures, seizures, restraints, detentions of princes and peoples, jettisons, barratry and all other perils of a like kind and, in respect of a marine policy, any peril designated by the policy;

The plaintiffs argued that section 34 of the Act does not apply to a claim by the insured, in this case Gaudet, against his own insurer to be reimbursed for the money he was requested to pay to Conohan as this part of his coverage is liability insurance which is in place to protect Gaudet should a third party have a claim against him.

[22] The definition of “marine adventure” includes any situation where “insurable property” (the *Lady Brittany*) is exposed to maritime perils and includes a situation where “any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils”. The definition of “maritime perils” lists the types of perils that are included in the defini-

[21] L'article 34 de la *Loi sur l'assurance maritime*, L.C. 1993, ch. 22 (la Loi) dispose comme suit:

34. Dans toute police maritime, il y a engagement implicite quant à la licéité de l'opération maritime assurée et, dans la mesure où l'assuré en a la maîtrise, au fait que l'opération sera exécutée conformément à la loi.

La Loi renferme également les définitions suivantes:

2. (1) [. . .]

«opérations maritimes» Les opérations maritimes s'entendent de toute situation où des biens assurables sont exposés aux périls de mer et comprennent celles où, selon le cas:

a) le gain ou l'acquisition d'un fret, d'une commission, d'un profit ou de tout autre avantage pécuniaire ou une sûreté pour avances, prêts ou frais sont compromis lorsque les biens sont exposés aux périls de mer;

b) la responsabilité du propriétaire de ces biens ou de toute autre personne responsable de ceux-ci ou y ayant un intérêt risque d'être engagée envers un tiers en raison de tels périls.

«périls de mer» Périls résultant de la navigation ou liés à celle-ci, y compris les fortunes de mer, incendies, risques de guerre, actes de piraterie, vols, captures, saisies, prises de navire ou de cargaison, contraintes, détentions de prince, autorité ou peuple, jets à la mer, barateries et tous autres périls comparables. Sont inclus dans la présente définition les périls visés par la police maritime.

«police maritime» Le document qui fait foi du contrat.

Les demandeurs prétendent que l'article 34 de la Loi ne s'applique pas à une demande de règlement présentée par l'assuré, en l'espèce Gaudet, contre son propre assureur pour se faire rembourser l'argent qu'on lui a demandé de payer à Conohan, étant donné que cette partie de sa protection est une assurance responsabilité qui a pour objet de protéger Gaudet contre les réclamations d'un tiers contre lui.

[22] La définition de «opérations maritimes» inclut toute situation où des «biens assurables» (le *Lady Brittany*) sont exposés aux périls de mer et comprennent une situation où «la responsabilité du propriétaire de ces biens ou de toute autre personne responsable de ceux-ci ou y ayant un intérêt risque d'être engagée envers un tiers en raison de tels périls». La définition de «périls de mer» dresse la liste des différents faits

tion. All of these perils are events that are not in the control of the defendant. For example, unexpected bad weather which results in a collision between boats would not be avoidable by a captain. The definition of “maritime perils”, however, does include “all other perils of a like kind and, in respect of a marine policy, any peril designated by the policy”. A study of the policy shows that the perils listed in the Marine Guard Declaration are all perils similar to the perils listed specifically in the definition.

[23] In the present case, the collision with Conohan’s boat was caused by the negligence of Gaudet who, among other things, failed to keep a proper lookout. This is not a maritime peril as it does not fit within any of the perils listed in the policy. As well, I am of the opinion that it is not a marine adventure as the liability to the third party (Conohan) was not incurred “by reason of maritime perils”.

[24] Paragraph 6(1)(a) of the Act states:

6. (1) A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the insured, in the manner and to the extent agreed in the contract, against

(a) losses that are incidental to a marine adventure or an adventure analogous to a marine adventure, including losses arising from a land or air peril incidental to such an adventure if they are provided for in the contract or by usage of the trade; or

[25] As I have found that there was no marine adventure with respect to the claim against Gaudet, it follows that this portion of the policy is not a contract of marine insurance within the meaning of paragraph 6(1)(a) of the Act or a marine policy as the term is used in section 34 of the Act. Therefore, the implied condition does not apply in this case.

Issue 3

If the *Marine Insurance Act* applies to the facts of this case, was the loss suffered by Conohan attributable to the “wilful misconduct” of Gaudet, within the context of subsection 53(2) of the Act?

de mer qui sont inclus dans la définition. Tous ces périls sont des incidents qui échappent à la volonté de la partie défenderesse. Par exemple, un capitaine ne pourrait éviter une tempête soudaine qui entraînerait un abordage. La définition de «périls de mer», toutefois, inclut «tous autres périls comparables [de même que] les périls visés par la police maritime». Un examen de la police indique que les périls énumérés dans l’avenant Marine Guard Declaration sont tous des périls semblables aux périls expressément indiqués dans la définition.

[23] En l’espèce, l’abordage avec le bateau de Conohan a été causé par la négligence de Gaudet, qui, entre autres choses, a négligé d’assurer une surveillance appropriée. Il ne s’agit pas d’un péril de mer étant donné que cette négligence ne fait pas partie des périls énumérés dans la police. De même, je suis d’avis qu’il ne s’agit pas d’une opération maritime, puisque la responsabilité envers le tiers (Conohan) n’a pas été engagée «en raison de [. . .] périls [de mer]».

[24] L’alinéa 6(1)a) de la Loi est rédigé dans les termes suivants:

6. (1) Le contrat d’assurance maritime est le contrat par lequel l’assureur s’engage à indemniser l’assuré selon les modalités et dans la mesure qui y sont précisées:

a) des pertes liées aux opérations maritimes ou aux opérations analogues, notamment celles résultant d’un péril terrestre ou aérien lié à ces opérations si elles sont prévues soit par le contrat soit par les usages du commerce;

[25] Comme j’ai conclu qu’il n’y avait pas eu d’opération maritime pour ce qui concerne la réclamation contre Gaudet, il s’ensuit que cette partie de la police n’est pas un contrat d’assurance maritime au sens de l’alinéa 6(1)a) de la Loi ni une police maritime au sens donné à cette expression à l’article 34 de la Loi. Par conséquent, il n’y a pas d’engagement implicite en l’espèce.

Question 3

Si la *Loi sur l’assurance maritime* s’applique aux faits de l’espèce, les pertes subies par Conohan sont-elles attribuables à «l’inconduite délibérée» de Gaudet dans le contexte du paragraphe 53(2) de la Loi?

[26] Subsections 53(1) and (2) of the Act read:

53. (1) Subject to this Act and unless a marine policy otherwise provides, an insurer is liable only for a loss that is proximately caused by a peril insured against, including a loss that would not have occurred but for the misconduct or negligence of the master or crew.

(2) Without limiting the generality of subsection (1), an insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the insured nor, unless the marine policy otherwise provides, for

If it is assumed that subsection 53(2) applies to the facts in this case, then the defendant would not be liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the insured. The following definitions of “wilful misconduct” have been outlined in *Words & Phrases Judicially defined in Canadian Courts and Tribunals*, Vol. 8. “Wilful Misconduct”, Carswell, at page 8-817:

WILFUL MISCONDUCT

See also *GROSS NEGLIGENCE; MISCONDUCT; SERIOUS AND WILFUL MISCONDUCT; SERIOUS NEGLIGENCE; WANTON MISCONDUCT; WILFUL NEGLIGENCE*.

Supreme Court of Canada

I am, myself, unable to agree with the view that you may not have a case in which the jury may properly find the defendant guilty of gross negligence while refusing to find him guilty of wilful or wanton misconduct. All these phrases, gross negligence, wilful misconduct, wanton misconduct [in the *Motor Vehicle Act*, S.N.S. 1932, c. 6, s. 183], imply conduct in which, if there is not conscious wrong doing, there is a very marked departure from the standards by which responsible and competent people in charge of motor cars habitually govern themselves. Subject to that, I think it is entirely a question of fact for the jury whether conduct falls within the category of gross negligence, or wilful misconduct, or wanton misconduct. These words, after all, are very plain English words, not difficult of application by a jury whose minds are not confused by too much verbal analysis.

(Motor Vehicles)

McCulloch v. Murray, [1942] S.C.R. 141 at 145, [1942] 2 D.L.R. 179 Duff C.J.

[26] Les paragraphes 53(1) et (2) de la Loi sont rédigés dans les termes suivants:

53. (1) Sous réserve des autres dispositions de la présente loi et sauf disposition contraire de la police maritime, l'assureur n'est responsable que des pertes résultant directement des périls assurés, y compris la perte qui ne se serait pas produite sans l'inconduite ou la négligence du capitaine ou de l'équipage.

(2) Sans restreindre la généralité du paragraphe (1), l'assureur n'est pas responsable des pertes attribuables à l'inconduite délibérée de l'assuré ni, sauf disposition contraire de la police:

Si l'on pose par hypothèse que le paragraphe 53(2) s'applique aux faits de l'espèce, alors la défenderesse ne serait pas responsable des pertes attribuables à l'inconduite délibérée de l'assuré. Les définitions suivantes de l'expression «inconduite délibérée» sont données dans *Termes et locations définis par les tribunaux canadiens*, vol. 8. «Wilful Misconduct» de Carswell, à la page 8-817:

[TRADUCTION]

INCONDUITE DÉLIBÉRÉE

Voir également *FAUTE LOURDE, INCONDUITE; FAUTE GRAVE ET VOLONTAIRE; NÉGLIGENCE GRAVE; INCONDUITE GRATUITE; NÉGLIGENCE DÉLIBÉRÉE*.

Cour suprême du Canada

Je suis moi-même incapable de partager l'opinion selon laquelle il est impossible que se présente un cas dans lequel le jury peut, à bon droit, trouver le défendeur coupable de faute lourde tout en refusant de le trouver coupable d'une inconduite délibérée ou gratuite. Toutes ces expressions, faute lourde, inconduite délibérée, inconduite gratuite [dans la *Motor Vehicle Act*, S.N.S. 1932, ch. 6, art. 183] impliquent une conduite dans laquelle, s'il n'y a pas de délit commis consciemment, une personne s'éloigne de façon très marquée des normes que suivent habituellement des personnes responsables et compétentes au volant de véhicules automobiles. Sous réserve de cette précision, je pense qu'il s'agit essentiellement d'une question de fait qui doit être soumise au jury afin que soit décidé si la conduite relève de la faute lourde, de l'inconduite délibérée ou de l'inconduite gratuite. Après tout, ce sont là des mots dont le sens est très clair et qu'un jury ne trouvera pas difficile à appliquer si aucune confusion n'est créée dans son esprit par une analyse verbale trop poussée.

(Motor Vehicles)

McCulloch v. Murray, [1942] R.C.S. 141, page 145, [1942] 2 D.L.R. 179, le juge en chef Duff.

In [*Lewis v. Great Western Railway* L.R. 3 Q.B. D. 195] Brett, L.J., says [at 210]:

In a contract where the term wilful misconduct is put as something different from and excluding negligence of every kind, it seems to me that it must mean the doing of something, or the omitting to do something, which it is wrong to do or omit, where the person who is guilty of the act or the omission knows that the act which he is doing, or that which he is omitting to do, is a wrong thing to do or to omit; and it involves the knowledge of the person that the thing he is doing is wrong.

Bramwell, L.J. says [at 206]:

“Wilful misconduct” means misconduct to which the will is a party. Something opposed to accident or negligence; the misconduct not the conduct, must be wilful.

I have made the foregoing extracts . . . for the purpose of applying them . . .

(Elections)

Young v. Smith (1880), 4 S.C.R. 494 at 510 Henry J.

Alberta

. . . the words “wilful misconduct” as used in s. 285 [of the *Vehicles and Traffic Act*, S.A. 1924, c. 31] mean an act done consciously and intentionally which the doer knew or as a matter of law is presumed to have known was wrongful in the circumstances . . .

(Motor Vehicles)

R. v. Dahl, [1936] 4 D.L.R. 629 at 647, [1936] 3 W. W. R. 385, 67 C.C.C. 37 (Alta. C.A.) McGillivray J.A.

[27] The conduct which the defendant alleges offends this section is the breach of the collision rules and alleged impairment of Gaudet. There is absolutely no indication in the evidence that Gaudet wilfully tried to breach the rules. All we know is that the *Lady Brittany* was being operated without an adequate lookout and the other factors referred to in paragraph 1 of the assignment (Exhibit P-1). There is absolutely no indication of any wilful misconduct on the part of Gaudet. Accordingly, there is no basis for finding that the loss of the plaintiff, Conohan, was caused by the wilful misconduct of Gaudet; therefore the losses are

Dans [*Lewis v. Great Western Railway* L.R. 3 Q.B. D. 195], le lord juge Brett dit ceci [à la page 210]:

Dans un contrat dans lequel l'expression inconduite délibérée est utilisée pour faire la distinction d'avec toute autre forme de négligence et pour s'en exclure, il me semble que cette expression doit signifier le fait de faire quelque chose ou d'omettre de faire quelque chose qu'il est répréhensible de faire ou de ne pas faire, lorsque la personne qui est coupable de l'acte ou de l'omission sait que l'acte qu'elle accomplit, ou qu'elle omet d'accomplir, est un acte qu'il est mal de faire ou de ne pas faire; et cela implique que la personne sait que l'acte qu'elle pose est répréhensible.

Le lord juge Bramwell a dit ceci [à la page 206]:

«Inconduite délibérée» s'entend d'une inconduite qui fait appel à la volonté. C'est quelque chose qui s'oppose à un accident ou à une négligence; l'inconduite, et non pas la conduite, doit être délibérée.

Je reproduits les extraits qui précèdent [. . .] afin de les appliquer [. . .]

(Elections)

Young v. Smith (1880), 4 R.C.S. 494, page 510, le juge Henry.

Alberta

[. . .] les mots «inconduite délibérée» utilisés à l'article 285 [de la *Vehicles and Traffic Act*, S.A. 1924, ch. 31] s'entendent d'un acte fait consciemment et intentionnellement dont l'auteur savait ou en droit était présumé savoir qu'il était répréhensible dans les circonstances [. . .]

(Motor Vehicles)

R. v. Dahl, [1936] 4 D.L.R. 629, page 647, [1936] 3 W. W. R. 385, 67 C.C.C. 37 (C.A. Alb.), le juge McGillivray, J.C.A.

[27] La conduite qui, d'après les allégations de la défenderesse, va à l'encontre de cet article est le manquement aux règles d'abordage et l'ébriété alléguée de Gaudet. La preuve ne renferme absolument aucune indication que Gaudet a sciemment essayé de contrevenir aux règles. Tout ce que nous savons, c'est que le *Lady Brittany* était piloté sans surveillance appropriée, et nous connaissons les autres facteurs dont il est question au paragraphe 1 de la cession (pièce P-1). Il n'y a absolument aucune indication d'inconduite délibérée de la part de Gaudet. Par conséquent, je ne dispose d'aucun fondement pour

not excluded by subsection 53(2) of the Act.

Issue 4

If the *Marine Insurance Act* applies and the answers to questions 2 and 3 are in the affirmative, is the defendant required to indemnify Gaudet and/or the plaintiffs?

[28] Since the answers to questions 2 and 3 are in the negative, there is no necessity to address this issue.

Issue 5

Did Gaudet violate clause 27 of the policy of insurance?

[29] Clause 27 of the policy of insurance states:

Wear and Tear and Wrongful Acts

Further warranted free from any claim for loss, damage, or expense caused by ordinary wear and tear, wilful damage, drunken or impaired operation of the vessel, or other wrongful act or recklessness on the part of the fisherman or his agent or use of the vessel for an illegal purpose.

When you are interpreting a clause contained in a marine insurance policy, you must read the policy as a whole. In so doing, consideration must be given to other clauses contained in the contract.

[30] Clause 16 of the policy is the clause of the policy that provides liability coverage to the insured, Gaudet, for claims made against him by persons to whom he has caused damage. In this case, if the requirements of the clause are satisfied, clause 16 would be there to pay for the plaintiff, Conohan's claims against Gaudet and his vessel. It must be remembered this is not a claim by Gaudet for damages to his own boat. Clause 16 reads:

conclure que la perte du demandeur, Conohan, a été causée par l'inconduite délibérée de Gaudet; les pertes ne sont donc pas exclues du fait de l'application du paragraphe 53(2) de la Loi.

Question 4

Si la *Loi sur l'assurance maritime* s'applique et que les réponses aux questions 2 et 3 sont affirmatives, la défenderesse est-elle tenue d'indemniser Gaudet, ou les demandeurs ou eux tous?

[28] Puisque les réponses aux questions 2 et 3 sont négatives, il n'est pas nécessaire de traiter cette question.

Question 5

Gaudet a-t-il enfreint la clause 27 de la police d'assurance?

[29] La clause 27 de la police d'assurances est rédigé dans les termes suivants:

[TRADUCTION]

Usure normale et actes préjudiciables

Également franc de toute demande d'indemnisation pour pertes, dommages ou frais causés par l'usure normale, des dommages intentionnels, du pilotage du bateau par une personne en état d'ébriété ou avec facultés affaiblies ou de tout autre acte préjudiciable ou téméraire de la part du pêcheur ou de son préposé ou de l'utilisation du bateau pour une fin illégale.

Pour interpréter une clause contenue dans une police d'assurance maritime, il faut lire la police en entier. Il y a donc lieu d'examiner les autres clauses du contrat.

[30] La clause 16 de la police est celle qui fournit une assurance responsabilité à l'assuré, Gaudet, pour les réclamations présentées contre lui par des personnes à qui il a causé des dommages. En l'espèce, si les conditions de la clause sont réunies, la clause 16 servirait à payer les réclamations que le demandeur, Conohan, a déposées contre Gaudet et son bateau. Il faut se rappeler qu'il ne s'agit pas d'une demande de règlement présentée par Gaudet pour des dommages causés à son propre bateau. La clause 16 est rédigée dans les termes suivants:

4/4ths Collision Liability

It is further agreed that if the vessel hereby insured shall come into collision with any other vessel and the insured shall in consequence therefore become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision for:

- a. loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel;
- b. delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon; or
- c. general average of, salvage of, or salvage under contract of, any other vessel or property thereon.

The insurer will pay the insured such sums so paid provided always that their liability in respect of any one such collision shall not exceed the value of the vessel hereby insured, and in cases in which, with the prior consent in writing of the insurer, the liability of the vessel has been contested or proceedings have been taken to limit liability, they will also pay the costs which the insured shall thereby incur or be compelled to pay; but when both vessels are to blame, then, unless the liability of the owners of one or both of such vessels becomes limited by law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities as if the owners of each vessel had been compelled to pay to the owners of the other such vessels such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the insured in consequence of such collision.

Provided always that this clause shall in no case extend or be deemed to extend to any sum which the insured may become liable to pay or shall pay for in respect of:

- a. removal or disposal, under statutory powers or otherwise, of obstruction, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever;
- b. any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels;
- c. pollution or contamination of any real or personal property or thing whatsoever (except other vessels with which the insured vessel is in collision or property on such other vessels);
- d. the cargo or other property on or the engagements of the insured vessel;
- e. loss of lie, person injury or illness.

[31] It is the defendant, The Cooperators' position that clause 27 applies to the claim of Gaudet for

[TRADUCTION] Indemnisation entière pour responsabilité en cas d'abordage

Il est de plus entendu que si le bateau assuré par les présentes aborde un autre bateau et que l'assuré est en conséquence tenu de payer à une ou plusieurs autres personnes, sous forme de dommages-intérêts, des sommes ayant trait à cet abordage en raison de ce qui suit:

- a. perte de tout autre bateau ou de biens à bord de ce bateau ou dommages causés au bateau ou aux biens;
- b. retard ou perte d'usage de tout autre bateau ou des biens à bord; ou
- c. avarie commune, sauvetage ou sauvetage prévu par contrat de tout autre bateau ou des biens se trouvant à bord,

l'assureur remboursera à l'assuré les sommes ainsi payées pourvu cependant que la responsabilité relativement à l'abordage n'excède pas la valeur du bateau assuré par les présentes, et dans les cas où, moyennant le consentement préalable écrit de l'assureur, la responsabilité du bateau a été contestée ou que des mesures ont été prises pour limiter la responsabilité, il paiera également les frais que l'assuré engagera ou sera contraint de payer; cependant, dans les cas où les deux bateaux ont contribué à l'abordage, alors, à moins que la responsabilité des propriétaires de l'un ou l'autre des bateaux ou des deux ne soit limitée par la loi, les demandes de règlement en vertu de la présente clause seront réglées selon le principe des recours entre co-assurés comme si les propriétaires de chaque bateau avaient été obligés de payer aux propriétaires de l'autre bateau la moitié ou toute autre proportion des dommages causés à ceux-ci et autorisés à bon droit contre vérification du solde ou de la somme payable par l'assuré ou à celui-ci du fait de cet abordage.

Il est entendu également que la présente clause ne peut en aucun cas couvrir ni être réputée couvrir toute somme que l'assuré peut être tenu de payer relativement à ce qui suit:

- a. l'enlèvement ou la destruction, en vertu de pouvoirs prévus par la loi ou autrement, de tout obstacle, épave, chargement ou autre objet, quel qu'il soit;
- b. tout bien réel ou personnel quel qu'il soit, à l'exception des bateaux ou des biens se trouvant à leur bord;
- c. la pollution ou la contamination de biens réels ou personnels, quels qu'ils soient (à l'exception des autres bateaux abordés par le bateau assuré ou des biens se trouvant à leur bord);
- d. la cargaison ou d'autres biens à bord ou les engagements du bateau assuré;
- e. le décès, le préjudice corporel ou la maladie.

[31] La défenderesse, The Cooperators, soutient que la clause 27 s'applique à la demande de règlement de

liability coverage. Its position is that a breach of clause 27 by Gaudet will exempt it from paying Gaudet's liability claim under clause 16 of the contract. I do not agree with that position. An analysis of clause 16 shows that the clause provides liability to the insured but the clause has certain exclusions where the insurer will not pay for its insured's liability claims and those exemptions are listed in paragraphs (a) to (e) at the end of clause 16. The Court has before it a liability clause with its own built-in list of exclusions for a liability claim.

[32] It is my view that clause 27 would apply where Gaudet made a claim for damages to his own boat. By contrast, it is important to look at the wording of clause 27. Clause 27 only excuses the insurer from paying "any claim for loss, damage or expense". On the other hand, by way of comparison, clause 29 of the policy reads as follows:

Radioactive Contamination Exclusion Clause

This clause shall be paramount and shall override anything in this Agreement inconsistent therewith.

a. In no case shall this insurance cover loss, damage, liability or expense directly or indirectly caused by, or contributed to, by or arising from:

- 1) ionizing radiations from, or contamination by, radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel
- 2) the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof
- 3) any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

[33] In clause 29, at the beginning of paragraph (a), the defendant states "in no case shall this insurance cover loss, damage, liability or expense". In clause 27, the defendant, when it formed its contract, chose to

Gaudet concernant son assurance responsabilité. Elle soutient que si Gaudet a enfreint la clause 27, elle n'est pas tenue de payer la demande de règlement présentée par Gaudet en vertu de la clause 16 du contrat. Je ne partage pas cette opinion. Une analyse de la clause 16 démontre qu'elle fournit une assurance responsabilité à l'assuré, mais elle renferme certaines exclusions en vertu desquelles l'assureur n'est pas tenu de payer les demandes de règlement de son assuré et ces exceptions sont énumérées aux alinéas (a) à (e) à la fin de la clause 16. La Cour est saisie d'une clause de responsabilité qui renferme sa propre liste d'exclusions en cas de demandes d'indemnisation en matière de responsabilité.

[32] À mon avis, la clause 27 s'appliquerait si Gaudet avait présenté une demande de règlement pour des dommages causés à son propre bateau. Il est important d'examiner le texte de la clause 27. Celle-ci dispense l'assureur de payer [TRADUCTION] «toute demande d'indemnisation pour pertes, dommages ou frais». Par ailleurs, par voie de comparaison, la clause 29 de la police est rédigée comme suit:

[TRADUCTION] Clause d'exclusion en cas de contamination radioactive

La présente clause est prépondérante et prévaut sur toutes les autres clauses du contrat qui sont incompatibles avec elle.

a. La présente assurance ne couvre en aucun cas les pertes, dommages, responsabilités ou frais directement ou indirectement causés, engagés ou subis découlant:

- 1) des rayonnements ionisants ou la contamination par radioactivité provenant de tout combustible nucléaire ou de tout déchet nucléaire ou de la combustion de combustible nucléaire;
- 2) des propriétés radioactives, toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses ou contaminantes de tout réacteur ou installation nucléaire ou de tout autre assemblage ou élément nucléaire qui en fait partie;
- 3) de toute arme de guerre employant la fission atomique ou nucléaire ou la fusion ou les deux ou toute autre réaction semblable ou autre force ou matière radioactive.

[33] À la clause 29, au début du paragraphe a), la défenderesse déclare que [TRADUCTION] «la présente assurance ne couvre en aucun cas les pertes, dommages, responsabilités ou frais». À la clause 27, la

specifically exclude “liability” and to include “loss”. If in this policy the defendant meant for the word loss to include “liability”, why then did it list “liability” as well as loss in clause 29? I can come to no other conclusion than that the word “loss” in clause 27 does not include liability and hence, clause 27 does not apply so as to exclude coverage under clause 16 if the insured’s liability was caused by “drunken or impaired operation of the vessel, or other wrongful act . . . on the part of the fisherman”. Rules of interpretation provide that words are taken to have the same meaning throughout the document. Therefore, as a result of my finding, there is no need to determine whether Gaudet violated clause 27 of the policy as clause 27 does not apply so as to exclude coverage for a liability claim under clause 16 of the policy.

[34] However, if I am in error on this point, I am of the opinion that the defendant did not prove that there was drunken or impaired operation of the boat. There is no doubt that the evidence of some of the witnesses was very confusing with respect to the amount of alcohol consumed by Gaudet. I observed Gaudet and I found him to be a credible witness. According to his testimony, he had a shot of “moonshine” about one and one-half hours after the collision and he vomited this over the side of the boat. He then had another drink of moonshine—a couple of ounces or so. He did not tell the police this, in fact he told Constable Butler he had nothing to drink after the accident. It is not known why he did not tell Constable Butler about drinking the moonshine. I believe it is generally accepted that moonshine is not a legal liquor to have in your possession and that could explain his failure to divulge this fact.

[35] When Laurie Campbell, the toxicologist, testified she stated that if he drank a “slug of shine” which he vomited and then drank two ounces of moonshine at approximately 3:35 a.m. and the moonshine was 80%

défenderesse, quand elle a rédigé le contrat, a choisi d’exclure expressément la «responsabilité» et d’inclure la «perte». Si, dans cette police, la défenderesse avait eu l’intention que le mot perte inclue le mot «responsabilité», pourquoi a-t-elle ajouté le mot «responsabilité» après le mot perte à la clause 29? Je ne peux en venir qu’à une seule conclusion, c’est que le mot «perte» à la clause 27 n’inclut pas la responsabilité et que, donc, la clause 27 ne peut être invoquée pour exclure la protection accordée par la clause 16 si la responsabilité de l’assuré est engagée par suite du [TRADUCTION] «pilotage du bateau par le pêcheur en état d’ébriété ou avec ses facultés affaiblies, ou [. . .] tout autre acte préjudiciable [. . .] de la part du pêcheur». Les règles d’interprétation prévoient que les mots sont censés avoir le même sens dans l’ensemble du document. Par conséquent, par suite de ma conclusion, il n’est pas nécessaire de déterminer si Gaudet a violé la clause 27 de la police, étant donné que la clause 27 ne peut être invoquée pour exclure la protection dans le cas d’une réclamation en matière de responsabilité fondée sur la clause 16 de la police.

[34] Toutefois, si je fais erreur sur ce point, je suis d’avis que la défenderesse n’a pas prouvé qu’il y avait eu pilotage en état d’ébriété ou avec facultés affaiblies. Il ne fait aucun doute que la preuve déposée par certains des témoins était très déroutante concernant la quantité d’alcool qu’avait consommée Gaudet. J’ai observé Gaudet et j’estime qu’il est un témoin digne de foi. Selon son témoignage, il a pris un coup d’alcool de contrebande à peu près une heure et demie après l’abordage, et il l’a vomi par-dessus bord. Il en a ensuite pris une autre gorgée, quelques onces ou l’équivalent. Il ne l’a pas dit à la police, en fait, il a dit à la gendarme Butler qu’il n’avait rien bu après l’accident. On ne sait pas pourquoi il n’a pas dit à la gendarme Butler qu’il avait bu de l’alcool de contrebande. Je pense qu’il est généralement accepté que ce type d’alcool n’est pas une boisson légale qu’une personne peut avoir en sa possession et cela pourrait expliquer son omission.

[35] Quand Laurie Campbell, la toxicologue, a témoigné, elle a déclaré que s’il avait pris un coup d’alcool de contrebande, qu’il l’avait vomi et qu’il avait ensuite pris deux onces d’alcool de contrebande

alcohol, then the readings of 100 milligrams of alcohol in 100 millilitres of blood at 5:38 a.m. and 90 milligrams of alcohol in 100 millilitres of blood at 5:58 a.m., would have been 90 to 133 milligrams of alcohol in 100 millilitres of blood using the first test and 85 to 133 milligrams of alcohol in 100 millilitres of blood using the second test, at the time of the collision. Ms. Campbell further testified that had Gaudet drunk three ounces of moonshine, the levels at the time of the collision would have been 78 to 126 and 83 to 126 respectively. This was moonshine that only contained 60% alcohol. Ms. Campbell was asked what the readings would be if Gaudet had the three ounces of moonshine plus one beer after the collision and she replied that the readings at the time of the collision would have been 58 to 106 and 63 to 106. Ms. Campbell, on direct examination stated:

Q. Okay, now in that hypothetical you provide that range and you initially had it 137 to 184—is slightly higher if the accident was a little bit earlier—given that range, what is your best opinion as to such an individual's likely blood alcohol content?

A. Okay, well, he could have been at either end of the range. My best opinion would be that it was somewhere in the middle of the range.

[36] If Gaudet's blood alcohol level was at the lower end after having two ounces of moonshine, his reading at the time of the collision would have been 90 milligrams of alcohol in 100 millilitres of blood. By Ms. Campbell's evidence, he would not be impaired as she only stated that all people are impaired when their blood/alcohol level is 100 milligrams of alcohol in 100 millilitres of blood. When you couple this with evidence about Gaudet at the scene of the collision which, according to Conohan was:

1. He could understand Gaudet and Gaudet told him his name;
2. Gaudet asked Conohan if he was all right a number of times;

à 80 %, aux environs de 3 h 35 du matin, alors les résultats de 100 milligrammes d'alcool pour 100 millilitres de sang à 5 h 38 et de 90 milligrammes d'alcool pour 100 millilitres de sang à 5 h 58, auraient plutôt été de 90 à 133 milligrammes d'alcool pour 100 millilitres de sang, pour le premier échantillon, et de 85 à 133 milligrammes d'alcool pour 100 millilitres de sang, pour le deuxième échantillon, au moment de l'abordage. M^{me} Campbell a de plus déclaré dans son témoignage que si Gaudet avait bu trois onces d'alcool de contrebande, son alcoolémie au moment de l'abordage aurait été de 78 à 126 et de 83 à 126 respectivement. Il s'agissait d'alcool à 60 % seulement. On a demandé à M^{me} Campbell quels auraient été les résultats si Gaudet avait bu trois onces d'alcool de contrebande plus une bière après l'abordage, et elle a répondu que les résultats au moment de l'abordage auraient été de 58 à 106 et de 63 à 106. En interrogatoire principal, M^{me} Campbell a déclaré ceci:

[TRADUCTION]

Q. D'accord, maintenant à partir de cette hypothèse, vous avez établi une plage que vous avez fixée initialement entre 137 et 184—elle serait légèrement plus élevée si l'accident s'était produit un peu plus tôt—, étant donné cette plage, quelle est votre meilleure appréciation quant à l'alcoolémie probable d'une personne dans cette situation?

R. Bon, il aurait pu se trouver à l'une ou l'autre extrémité de la plage. Ma meilleure appréciation serait qu'il se situait quelque part au milieu.

[36] Si l'alcoolémie de Gaudet était à l'extrémité inférieure après avoir bu deux onces d'alcool de contrebande, le résultat au moment de l'abordage aurait été de 90 milligrammes d'alcool pour 100 millilitres de sang. Selon le témoignage de M^{me} Campbell, ses facultés n'auraient pas été affaiblies étant donné qu'elle a simplement déclaré que les facultés de tout le monde sont affaiblies quand l'alcoolémie est de 100 milligrammes d'alcool pour 100 millilitres de sang. Si l'on jumelle cette affirmation à la preuve suivante donnée par Conohan concernant Gaudet sur la scène de l'abordage:

1. Il pouvait comprendre Gaudet et Gaudet lui a donné son nom;
2. À plusieurs reprises, Gaudet a demandé à Conohan s'il n'avait rien;

3. Gaudet circled Conohan's boat to watch his boat;

4. Gaudet stayed closest to Conohan's boat on the way to Souris.

[37] It is important to note that there was no evidence of slurred speech or erratic steering of the boat which could be evidence of impaired or drunken operation of the boat. On the basis of this evidence, I am not prepared to find that Gaudet was impaired or drunk at the time of the collision, therefore, there was not impaired or drunken operation of the boat.

[38] The plaintiff has urged upon me that the liability coverage is a separate contract apart from the rest of the policy and cites as his authority for this position, *Marine Insurance: A Handbook*, William Gow, 2nd ed., pages 242-243 and 253. This clause that provides for the insured's collision coverage became known as the "Running-down Clause" and Gow had this to say about the clause at pages 243 and 253:

Running-down Clause.—As the shipowner had no protection from his ordinary policy in the matter of his collision liabilities, it became necessary to draw up a special contract to cover him. This contract is known as the collision clause, or as it is better named the running-down clause (R.D.C.). It is now extremely unusual to find a ship policy without some form of this contract either printed in it in the body of the text, or in the margin, or attached to the policy.

Items included in Collision Claims.—It is to be remarked that as the running-down clause is not part of the ordinary policy of marine insurance, but is a separate contract, it is not interpreted with the same strict reference to the doctrine of proximate cause as the policy is. In the running-down clause one is no longer dealing with a contract of indemnity for material damage immediately resulting from certain named perils, but with a guarantee of repayment of a stated proportion of liabilities involuntarily incurred by the assured.

I do not find it necessary to come to a conclusion on this argument because of my earlier findings.

3. Gaudet a fait le tour du bateau de Conohan pour le surveiller;

4. Gaudet est resté au plus près du bateau de Conohan en route vers Souris.

[37] Il est important de noter qu'il n'y a pas de preuve d'empêchement de l'élocution ou de conduite erratique du bateau, ce qui pourrait être une preuve de pilotage avec facultés affaiblies ou en état d'ébriété. D'après cette preuve, je ne suis pas disposé à conclure que les facultés de Gaudet étaient affaiblies ou qu'il était en état d'ébriété au moment de l'abordage et, par conséquent, il n'y a donc pas eu de pilotage du bateau avec facultés affaiblies ou en état d'ébriété.

[38] Le demandeur me demande instamment de conclure que l'assurance responsabilité est un contrat distinct du reste de la police et il cite, pour appuyer sa position, l'ouvrage de William Gow, *Marine Insurance: A Handbook*, 2^e éd., aux pages 242, 243 et 253. La clause qui traite de la protection de l'assuré en cas d'abordage est connue sous le nom de «clause d'abordage». Gow en dit ceci aux pages 243 et 253:

[TRADUCTION]

Clause d'abordage.—Comme le propriétaire du bateau n'avait aucune protection dans sa police ordinaire pour ce qui est de sa responsabilité en cas d'abordage, il est devenu nécessaire d'établir un contrat spécial pour le protéger. Ce contrat est connu sous le nom de clause d'abordage. Il est maintenant tout à fait inhabituel d'établir une police maritime sans trouver ce contrat sous une forme ou une autre, soit dans le corps du texte, soit dans la marge ou dans un document joint à la police.

Ce qui est inclus dans la clause d'abordage.—Il convient de faire remarquer que, comme la clause d'abordage ne fait pas partie de la police d'assurance maritime ordinaire, puisqu'elle est un contrat distinct, elle n'est pas interprétée aussi strictement au regard de la doctrine de la cause immédiate du dommage que la police elle-même. Dans la clause d'abordage, il n'est plus question d'un contrat d'indemnisation pour les dommages matériels résultant immédiatement de certains périls explicitement désignés, mais d'une garantie de remboursement dans une proportion déterminée de la responsabilité involontairement engagée par l'assuré.

J'estime qu'il n'est pas nécessaire d'en venir à une conclusion sur cet argument en raison de mes conclusions antérieures.

Issue 6

If Gaudet violated clause 27 of the policy of insurance, is the defendant required to indemnify Gaudet and/or the plaintiffs?

[39] As I have found that clause 27 has no application to clause 16, there is no need to discuss a violation of clause 27.

[40] At trial, the defendant argued that due to clause 16 of the policy, it does not have to pay Gaudet. For ease of reference, clause 16 of the policy reads in part:

4/4ths Collision Liability

It is further agreed that if the vessel hereby insured shall come into collision with any other vessel and the insured shall in consequence therefore become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision for:

- a. loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel;
- b. delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon; or
- c. general average of, salvage of, or salvage under contract of, any other vessel or property thereon.

[41] The defendant stated that it is only liable to pay Gaudet if Gaudet has “become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person any sum”. Since Gaudet has not paid any sum to Conohan, the defendant states that it does not have to pay any sum to the plaintiffs who, by the assignment, stand in the shoes of Gaudet. It is clear that the plaintiffs only have the claims that Gaudet had against the defendant. I am of the opinion that the words used in clause 16 clearly require that Gaudet first pay the claim of the plaintiff, Conohan, before he makes a claim to his insurer for the amount (see *Firma C — Trade S.A. v. Newcastle Protection and Indemnity Assn.*, [1990] H.L.J. No. 33 (QL)). For this reason, the defendant is not required to pay the claims of the plaintiffs.

Question 6

Si Gaudet a enfreint la clause 27 de la police d'assurance, la défenderesse est-elle tenue d'indemniser Gaudet, ou les demandeurs ou eux tous?

[39] Étant donné que j'ai conclu que la clause 27 ne s'appliquait pas à la clause 16, il n'est pas nécessaire de discuter de la violation de la clause 27.

[40] À l'instruction, la défenderesse a prétendu qu'en raison de la clause 16 de la police, elle n'était pas tenue de payer Gaudet. Pour faciliter la consultation, je répète une partie de la clause 16 de la police:

[TRADUCTION] Indemnisation entière pour responsabilité en cas d'abordage

Il est de plus entendu que si le bateau assuré par les présentes aborde un autre bateau et que l'assuré est en conséquence tenu de payer à une ou plusieurs autres personnes, sous forme de dommages-intérêts, des sommes ayant trait à cet abordage en raison de ce qui suit:

- a. perte de tout autre bateau ou de biens à bord de ce bateau ou dommages causés au bateau ou aux biens;
- b. retard ou perte d'usage de tout autre bateau ou des biens à bord; ou
- c. avarie commune, sauvetage ou sauvetage prévu par contrat de tout autre bateau ou des biens se trouvant à bord.

[41] La défenderesse a déclaré qu'elle est uniquement tenue de payer Gaudet si Gaudet est [TRADUCTION] «tenu de payer à une ou plusieurs autres personnes, sous forme de dommages-intérêts, des sommes». Comme Gaudet n'a versé aucune somme d'argent à Conohan, la défenderesse déclare qu'elle n'est pas tenue de verser un quelconque montant aux demandeurs qui, du fait de la cession, sont subrogés dans les droits de Gaudet. Il est clair que les demandeurs ne peuvent pas faire valoir plus de droits que Gaudet en avait contre la défenderesse. Je suis d'avis que les mots utilisés à la clause 16 exigent manifestement que Gaudet paie d'abord la réclamation du demandeur, Conohan, avant de s'adresser à son assureur pour être remboursé du montant correspondant (voir *Firma C — Trade S.A. v. Newcastle Protection and Indemnity Assn.*, [1990] H.L.J. n° 33 (QL)). Pour cette raison, la défenderesse n'est pas tenue de payer les réclamations des demandeurs.

Issue 7

If the defendant is required to indemnify Gaudet and/or the plaintiffs, what is the quantum of damages suffered?

[42] If I am in error with respect to liability, I would establish the damages as follows:

1. The sum of \$66,155.80 being the agreed upon *quantum* of damages to the *Cape Light II*.

2. The claim of the plaintiff, Conohan, for lost tuna and possibly the losses with respect to his scallop project are not allowed as these damages have not been proved. I have no doubt that Conohan is an excellent fisherman but I simply do not have the facts necessary to set a figure on his losses.

3. The claim for punitive or exemplary damages is not allowed as the evidence to support a claim for these types of damages has not been established. The conduct of the defendant does not merit punishment by an award of these types of damages.

[43] The parties have asked to make submissions to me with respect to costs and interest and I would order that such submissions be made by December 20, 2000.

ORDER

[44] IT IS ORDERED that this action be dismissed.

[45] IT IS FURTHER ORDERED that written submissions be made with respect to costs and interest by December 20, 2000.

Question 7

Si la défenderesse est tenue d'indemniser Gaudet, ou les demandeurs ou eux tous, quel est le montant des dommages subis?

[42] Si j'ai tort au sujet de la responsabilité, j'établirais les dommages de la façon suivante:

1. La somme de 66 155,80 \$ étant le montant convenu des dommages causés au *Cape Light II*.

2. Les réclamations du demandeur, Conohan, pour le thon qu'il a perdu et peut-être les pertes concernant son projet de pêche aux pétoncles ne sont pas autorisées étant donné que ces dommages n'ont pas été prouvés. Je ne doute nullement que Conohan soit un excellent pêcheur, mais je n'ai tout simplement pas les faits nécessaires pour établir le montant exact de ses pertes.

3. La demande de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires n'est pas accueillie étant donné que la preuve devant appuyer une demande concernant ce type de dommages n'a pas été établie. La conduite de la défenderesse ne mérite pas d'être punie pas l'octroi de ce type de dommages-intérêts.

[43] Les parties ont demandé à me présenter des arguments concernant les frais et les intérêts et j'ordonne que ces arguments soient déposés au plus tard le 20 décembre 2000.

ORDONNANCE

[44] LA COUR ORDONNE que l'action soit rejetée.

[45] LA COUR ORDONNE EN OUTRE que les arguments écrits concernant les frais et intérêts soient présentés au plus tard le 20 décembre 2000.