

Jean Maurice Koenig (Appellant)

v.

Minister of Transport (Respondent)

Court of Appeal, Jackett C. J., Thurlow J. and Perrier D. J.—Montreal, June 14, 15, 16, 17, 1971.

Pilotage—Suspension of licence—Wrongful act or default—Pilot making wrong manoeuvre in panic—Investigating Court—Form of questions submitted—Canada Shipping Act, R.S.C. 1952, c. 29, s. 568(1).

A court appointed under s. 568(1) of the *Canada Shipping Act* to investigate a collision between two ships in the St. Lawrence River suspended the licence of *K*, the pilot of the upbound ship. The two ships were approaching each other in a narrow channel and should have passed port to port in accordance with Rule 25 of the Collision Regulations. However, the downbound ship in navigating a curve in the channel crossed mid-channel to the north. *K* reacted by altering his ship's course to the south, intending to pass to starboard, and did not signal his manoeuvre by whistle as required by Rule 28 of the Collision Regulations. The other ship then altered its course to the south and the collision ensued. The Investigating Court found that *K* should have realized that the downbound ship would return to its proper course, and that his faulty and erratic manoeuvre, the result of panic, was the real cause of the collision; also that he violated Rules 25 and 28 of the Collision Regulations. *K* appealed.

Held: (1) The Investigating Court's findings were correct and the appeal must be dismissed.

(2) The order suspending *K*'s licence was not invalidated because one of the questions put to the Investigating Court pursuant to the *Shipping Casualties Rules* asked its opinion as to whether the collision resulted from anyone's "incompetence" or "misconduct" as well as from "wrongful act" or "default", which are the only two bases for suspension of a licence under s. 568(1) of the *Canada Shipping Act*.

Belisle v. Minister of Transport [1967] 2 Ex.C.R. 141, referred to.

APPEAL from decision of court appointed to investigate a shipping casualty under Part VIII of *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1952, c. 29.

Jean-Paul Dufour, Bruno Desjardins and Blake Knox for appellant.

Bernard Deschênes and Guy Major for respondent.

Jean Maurice Koenig (Appellant)

c.

Le ministre des Transports (Intimé)

Cour d'appel, le juge en chef Jackett, le juge Thurlow et le juge suppléant Perrier—Montréal, les 14, 15, 16, 17 juin 1971.

Pilotage—Suspension de brevet—Faute ou prévarication—Pilote faisant une manoeuvre erronée dans l'aflolement—Cour d'investigation—Forme des questions soumises—Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1952, c. 29, art. 568(1).

Une cour, constituée conformément à l'art. 568(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* pour enquêter sur un abordage entre deux navires sur le fleuve St-Laurent, suspendit le brevet de *K*, le pilote du navire allant vers l'amont. Les deux navires se dirigeaient l'un vers l'autre dans un chenal étroit et auraient dû se rencontrer bâbord à bâbord conformément à la Règle 25 des Règlements sur les abordages. Cependant, le navire allant vers l'aval, en prenant une courbe du chenal, franchit le milieu du chenal vers le nord. *K* réagit en changeant la route de son navire vers le sud, avec l'intention de longer sur tribord et ne signala pas sa manoeuvre par un coup de sifflet comme l'exige la Règle 28 des Règlements sur les abordages. L'autre navire changea alors sa route vers le sud et l'abordage s'ensuivit. La cour d'investigation estima que *K* aurait dû se rendre compte que le navire descendant reprendrait sa propre route, que sa manoeuvre irrégulière et incorrecte, fruit de l'aflolement, fut la véritable cause de l'abordage, et aussi qu'il viola les Règles 25 et 28 des Règlements sur les abordages. *K* interjeta appel.

Arrêt: (1) Les conclusions de la cour d'investigation sont fondées et l'appel doit être rejeté.

(2) L'ordonnance de suspension du brevet de *K* n'était pas viciée car l'une des questions posées à la cour d'investigation conformément aux *Règles sur les sinistres maritimes*, lui demandait son avis sur le point de savoir si l'abordage était imputable à «l'incompétence» ou à «l'inconduite» ainsi qu'à la «faute» ou la «prévarication», qui sont les seuls motifs de suspension de brevet aux termes de l'art. 568(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Renvoi à: *Belisle c. Le ministre des Transports* [1967] 2 R.C.É. 141.

APPEL d'une décision de la cour constituée pour enquêter sur un sinistre maritime conformément à la Partie VIII de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1952, c. 29.

Jean-Paul Dufour, Bruno Desjardins et Blake Knox pour l'appellant.

Bernard Deschênes et Guy Major pour l'intimé.

JACKETT C.J.—This is an appeal from a decision of a court that held a formal investigation of a shipping casualty under Part VIII of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1952, c. 29. The decision appealed from is a decision under s. 568(1) of the Act suspending the appellant's licence as a pilot.¹

On October 10, 1969, at approximately 05.18 hours (E.S.T.) there was a collision, in the vicinity of Lauzon, Quebec, between Canadian Motor Vessel *Maplebranch* and the Danish Motor Vessel *Atlantic Skou*. Pursuant to Part VIII of the *Canada Shipping Act*, the Honourable Mr. Justice Chevalier of the Superior Court of Quebec held a formal investigation with reference to that collision and, on May 8, 1970, he made a report which contained, *inter alia*, an order with reference to the appellant, reading as follows:

Under the circumstances, the Court orders that his pilot's licence be suspended for a period of three (3) months beginning from the pronouncement of the present judgment...

The Investigating Court was assisted in the investigation by three assessors, all of whom concurred in the Court's report.

This appeal is from the aforesaid order.

I think it is a fair summary of the position of the appellant on this appeal that he accepts the basic facts as found by the Investigating Court—that is, he accepts the Investigating Court's findings as to what in fact happened—but he does not accept that Court's characterization of those facts and he does not accept that Court's conclusions concerning the application of the relevant statutory provisions to those facts. The respondent accepts and supports the Investigating Court's report, in so far as the facts are concerned, without reservation.

I propose to commence these reasons by summarizing the basic facts found by the Investigating Court in my own language and with no more detail than is necessary, as it seems to me, to appreciate the Investigating Court's conclusions with regard thereto and the appellant's attack on such conclusions.

LE JUGE EN CHEF JACKETT—Il s'agit en l'espèce d'un appel d'une décision d'un tribunal qui tint une investigation formelle sur un sinistre maritime en vertu de la Partie VIII de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1952, c. 29. L'appel interjeté porte sur une décision rendue conformément à l'art. 568(1) de la loi suspendant le brevet de pilote de l'appelant.¹

Le 10 octobre 1969, vers 5h18 (H.N.E.) une collision se produisit aux environs de Lauzon (Québec) entre le navire à moteur canadien *Maplebranch* et le navire à moteur danois *Atlantic Skou*. Conformément à la Partie VIII de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, l'honorable juge Chevalier de la Cour supérieure de Québec tint une investigation formelle au sujet dudit abordage et, le 8 mai 1970, fit un rapport qui contenait, entre autres, une ordonnance concernant l'appelant rédigée ainsi:

[TRADUCTION] Dans ces circonstances, la Cour ordonne que son brevet de pilote soit suspendu pour une période de trois (3) mois à compter du prononcé du présent jugement...

La cour d'investigation était assistée par trois assesseurs qui participèrent tous à la rédaction de son rapport.

En l'espèce il est interjeté appel de l'ordonnance susmentionnée.

Je pense qu'il est exact de résumer aussi la position de l'appelant dans cet appel: il accepte les faits de base établis par la cour d'investigation savoir, il accepte les conclusions de la cour d'investigation sur ce qui s'est en fait produit, mais il n'accepte pas la qualification de ces faits par la Cour ni les conclusions de la Cour sur l'application des dispositions législatives applicables à ces faits. L'intimé accepte et appuie le rapport de la cour d'investigation, en ce qui concerne les faits, sans aucune réserve.

Je propose donc de commencer ces motifs par un résumé des faits de base établis par la cour d'investigation dans mes propres termes et sans plus de détail qu'il n'est nécessaire à mon avis, afin d'apprécier les conclusions de la cour d'investigation en ce qui concerne ces faits et l'attaque de ces conclusions par l'appelant.

The *Maplebranch*, an oil tanker about 376 feet in length with a moulded breadth of 52 feet and a depth of 27.5 feet, was proceeding upbound to Quebec City in ballast with the appellant as her pilot, and the *Atlantic Skou*, a steel cargo vessel 613 feet in length, 73 feet in beam and 46.7 feet in depth was proceeding downbound from the Pilot Station in Quebec Harbour with a cargo of grain in bulk and with a pilot whose name was J. M. W. Keating. The two vessels should have passed each other in a curved portion of the shipping channel which required the *Maplebranch* to change her course to port (to her left) and required the *Atlantic Skou* to change her course to starboard (to her right). The channel at all relevant places was 500 cables (3,000 feet) in width, or more.

The shipping channel in question is a "narrow channel" within the meaning of Rule 25(a) of the *Canada Shipping Act Regulations for Preventing Collisions at Sea*, which regulation reads as follows:

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

If both vessels had complied with this rule, the two vessels would have passed each other in safety. (For convenience, the side of the channel in which the *Maplebranch* should have stayed is referred to as the North side and the side of the channel in which the *Atlantic Skou* should have stayed is referred to as the South side.)

What happened, in fact, is that

- (a) the *Atlantic Skou* passed over the "mid-channel" from the South side of the channel to the North side;
- (b) when the appellant saw the *Atlantic Skou* pass over to the North side of the channel, he caused the *Maplebranch* to change direction to port;
- (c) the *Atlantic Skou* started to return to the South side of the channel;
- (d) a situation then arose where a collision was imminent and the appellant caused the *Maplebranch* to go hard to port and Pilot Keating caused the *Atlantic Skou* to go hard to starboard with the result that the two ves-

Le *Maplebranch*, pétrolier d'environ 376 pieds de long, d'un bau de 52 pieds et d'un creux de 27.5 pieds, remontait vers la ville de Québec sur lest avec l'appellant pour pilote et l'*Atlantic Skou*, cargo d'acier de 613 pieds de long, 73 pieds de bau et 46.7 pieds de creux descendait le fleuve après avoir quitté la station de pilotage du port de Québec, piloté par M. J. M. W. Keating avec une cargaison de céréales en vrac. Les deux navires auraient dû se rencontrer dans une partie du chenal maritime en courbe ce qui demandait au *Maplebranch* de changer sa route vers bâbord (à sa gauche) et à l'*Atlantic Skou* de changer la sienne vers tribord (à sa droite). A tous les endroits importants, le chenal avait au moins 500 encâblures de large (3,000 pieds) ou plus.

Ce chenal maritime étant un «chenal étroit» selon l'acception de la Règle 25a) des Règlements pour prévenir les abordages en mer de la Loi sur la marine marchande du Canada, règle qui est rédigée ainsi:

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

Si les deux vaisseaux s'étaient conformés à cette règle, ils auraient pu se rencontrer en toute sécurité. (Pour plus de commodité, on se réfèrera au côté du chenal dans lequel le *Maplebranch* aurait dû rester comme étant le côté nord et le côté du chenal dans lequel l'*Atlantic Skou* aurait dû rester comme étant le côté sud.)

En effet, les faits sont les suivants:

- a) l'*Atlantic Skou* franchit le «milieu du chenal» en passant du côté sud du chenal vers le côté nord du chenal;
- b) quand l'appellant vit l'*Atlantic Skou* passer vers le côté nord du chenal, il fit virer le *Maplebranch* à bâbord;
- c) l'*Atlantic Skou* amorça un retour vers le côté sud du chenal;
- d) il en résulta alors qu'un abordage était imminent et l'appellant fit virer le *Maplebranch* à bâbord toute tandis que le pilote Keating faisait virer l'*Atlantic Skou* à tribord toute de sorte que les deux navires s'abordaient en plein milieu du côté sud du chenal.

sels collided well into the South side of the channel.

This happened on a dark, clear night when visibility was excellent. Just before a collision became imminent, the *Maplebranch* was travelling at a speed of 11 knots through the water and the *Atlantic Skou* was travelling at a speed of 14 knots through the water.

The established extent of the *Atlantic Skou*'s encroachment on the North side of the channel appears from a finding that, at a certain point, her wheel-house was three-tenths of a cable (180') and her bow was four-tenths of a cable (240') north of the centre line of the channel.

Based on its findings of fact (made in much more detail than I have summarized them), the Investigating Court reached the following conclusions:

(1) The circumstance (not the cause) at the origin of the misunderstanding was the momentary and, in all, slight encroachment of the *Atlantic Skou* north of the geographic centre of the channel;

(2) This encroachment occurred at a time when both vessels were relatively close to each other but when no emergency seemed to exist as yet;

(3) The encroachment occurred within a very short period of time and the vessel normally and gradually made the desirable manoeuvre to return to her side;

(4) The encroachment compelled the pilot of the *Maplebranch* to keep an eye on the situation and adopt an adequate manoeuvre to meet it;

(5) Instead of going farther north and ordering to starboard to meet the approaching downbound vessel red to red, the Pilot Koenig decided on a faulty manoeuvre of meeting her on starboard, despite the *Atlantic Skou*'s return position to the south which he knew or, at this moment, should have realized perfectly;

(6) This faulty and erratic manoeuvre, the result of the panic which presided at the moment, was the real cause of the collision;

(7) The fact that the pilot Koenig did not reduce his speed and did not use his whistle to warn Pilot Keating of his manoeuvre also should be considered as a factor which contributed to the disaster and established a causality link with the disaster;

(8) The speed of the two vessels, prior to the moment when the collision became imminent, was contrary to the regulations established for that part of the river where the vessels were located but, in the opinion of the Court, it cannot, properly speaking, be considered as a decisive factor or a determining cause of the collision itself.

Lors de la collision la nuit était sombre et claire, la visibilité excellente. Juste avant que l'abordage ne devienne imminent, le *Maplebranch* avançait à une vitesse de 11 nœuds en surface et l'*Atlantic Skou* avançait à une vitesse de 14 nœuds en surface.

L'étendue établie de l'empiètement de l'*Atlantic Skou* sur le côté nord du chenal ressort d'une conclusion de fait précisant qu'à un moment donné, sa timonerie était à trois-dixièmes d'encâblure (180') et son avant à quatre-dixièmes d'encâblure (240') au nord de la ligne médiane du chenal.

A partir de ces constatations de faits (beaucoup plus détaillées que je ne les ai résumées), la cour d'investigation a dégagé les conclusions suivantes:

[TEXTE] (1) La circonstance (non la cause) qui a été à l'origine du malentendu est l'empiètement momentané et sommes toutes, léger de l'*Atlantic Skou* au nord du centre géographique du chenal;

(2) Cet empiètement est survenu à un moment où les deux navires étaient relativement rapprochés l'un de l'autre, mais où l'état d'urgence ne semblait pas encore exister;

(3) Cet empiètement a été fait durant un très court espace de temps et le navire a normalement et graduellement fait la manoeuvre désirable pour revenir sur son côté;

(4) Cet empiètement obligeait nécessairement le pilote du *Maplebranch* à surveiller les lieux et à adopter une manoeuvre adéquate pour y faire face;

(5) Au lieu d'aller plus vers le nord, donc de commander à tribord pour rencontrer rouge à rouge le navire descendant, le pilote Koenig a opté pour une manoeuvre fautive en décidant de rencontrer à tribord, malgré la position de retour vers le sud de l'*Atlantic Skou* qu'il connaissait ou qu'il devait, à ce moment, réaliser parfaitement;

(6) Cette fausse et erratique manoeuvre, fruit d'un état d'esprit de panique qui y a présidé, est la cause réelle de l'abordage;

(7) Le fait que le pilote Koenig n'a pas réduit sa vitesse et n'a pas averti, par l'utilisation de son sifflet le pilote Keating de sa manoeuvre entre également en ligne de compte comme des éléments contributaires du sinistre et établit un lien de causalité avec ce sinistre;

(8) La vitesse des deux navires, préalablement au moment où la collision est devenue une éventualité prévisible, était contraire aux règlements établis pour la partie du fleuve où se faisait cette navigation, mais, dans l'opinion de la Cour, elle ne peut être, à proprement parler, considérée comme un élément décisif ou une cause déterminante de l'abordage lui-même.

The Investigating Court found that Pilot Keating committed two "violations", being "illegal speed" and "momentary encroachment". He dealt with these as follows:

As stated above, it has been proven that under the guidance of her pilot, the *Atlantic Skou* encroached slightly upon the north side of the channel. There is perhaps one particular circumstance which explains this course. The vessel in question measures 613 feet in length. The evidence reveals that she reacts slowly to commands. She was loaded. At a short distance from the spot where the command of 20 degrees was given, the channel curves to the south. Given all these factors, it would appear that under such circumstances, it was perhaps unlawful as such but not unusual for such a divergence or encroachment to occur. Despite the upstream traffic which should have prompted the pilot of the vessel to act most cautiously, it would appear that this violation was not important and did not involve an inherent risk for two reasons: firstly, the encroachment was slight; secondly, it was made in the context of a general manoeuvre and of a continued turn to the south.

In summary, it may be stated that the vessel took the curve, widening it slightly more than was necessary or desirable, a situation which, according to experienced seamen, occurs fairly regularly in our narrow channels and must be taken into account by those preparing to meet such vessels.

Secondly, the existing regulation relative to the speed in the area where the disaster occurred (Section 35, Sub-section (2), paragraph (d)) prohibits a speed exceeding 9 knots. Pilot Keating (page 657) admitted that before the collision he might have attained 10 knots. From its observations and calculations, the court concludes that the speed of the *Atlantic Skou* must have reached 14 knots. Violation of the law has been proven.

However, it is impossible to relate this circumstance to the accident itself.

As I understand the report, the Investigating Court found that neither of Pilot Keating's "violations" was a cause of the ultimate collision.

The Investigating Court appraises the appellant's conduct in a portion of the Report which reads, in part, as follows:

Pilot Koenig on Board the Maplebranch

Of his own admission, in sailing the vessel, he exceeded the speed limit specified in the National Harbours Board Regulations for the harbours of Quebec. In this regard, the same remarks made previously are applicable to him.

Secondly, he violated Rule 25 quoted above and, in his case, did it in such a manner that the violation may be said to be the actual cause of the collision.

* * *

When Pilot Koenig saw the *Atlantic Skou* crossing the alignments, his duty was clear: first he should have reduced

La cour d'investigation jugea le pilote Keating coupable de deux «violations», à la fois «vitesse illégale» et «empiètement momentané». Elle les envisagea de la manière suivante:

[TRADUCTION] Comme on l'a expliqué ci-dessus, il a été prouvé que sous la conduite de son pilote, l'*Atlantic Skou* empiéta légèrement sur le côté nord du chenal. Un détail précis explique peut-être cette route. Le navire en question mesure 613 pieds de long. La preuve révèle qu'il réagit lentement aux commandes. Il était chargé. Peu avant l'endroit où on commanda une manoeuvre de 20 degrés, le chenal s'incurve vers le sud. Étant donné tous ces facteurs, il apparaît que dans de telles circonstances, la manoeuvre était peut-être illégale en tant que telle, mais il n'était pas inhabituel de voir de tels empiètements ou divergences se produire. Malgré le trafic vers l'amont qui aurait dû inciter le pilote du navire à agir avec plus de prudence, il semble que cette violation n'était pas importante et ne créait pas un risque inhérent pour deux raisons; premièrement, l'empiètement était léger; deuxièmement, il avait lieu dans le cadre d'une manoeuvre générale et d'un changement de direction continu vers le sud.

En résumé, on peut dire que le navire prit la courbe en l'élargissant légèrement plus qu'il n'était nécessaire ou souhaitable, situation qui, selon des marins expérimentés, se produit assez régulièrement dans nos chenaux étroits et dont doivent tenir compte ceux qui se préparent à rencontrer de tels navires.

D'autre part, le règlement en vigueur relatif à la vitesse dans la zone où se produisit le sinistre (article 35, paragraphe (2), alinéa d)) interdit une vitesse supérieure à 9 nœuds. Le pilote Keating (page 657) admit qu'avant l'abordage il aurait pu atteindre 10 nœuds. D'après ses observations et ses calculs, la cour conclut que la vitesse de l'*Atlantic Skou* avait dû atteindre 14 nœuds. On a donc prouvé la violation de la loi.

Toutefois, il est impossible de relier ce fait avec l'accident lui-même.

Si je comprends bien le rapport, la cour d'investigation jugea qu'aucune des «violations» du pilote Keating n'était une cause de la collision finale.

La cour d'investigation apprécie la conduite de l'appelant dans une partie du rapport dont voici un extrait:

[TRADUCTION] *Le pilote Koenig à bord du Maplebranch*

De son propre aveu, il dépassa au cours de la navigation la vitesse limite prescrite par les règlements du Conseil des ports nationaux pour les ports du Québec. A cet égard, les remarques faites précédemment lui sont aussi applicables.

Deuxièmement, il viola la Règle 25 citée ci-dessus, et dans son cas, il le fit de telle sorte que l'on peut dire que cette violation est la cause réelle de l'abordage.

* * *

Lorsque le pilote Koenig vit l'*Atlantic Skou* traverser l'alignement, son devoir était clair: tout d'abord, il aurait dû

his speed, undertaken to determine the subsequent course which the approaching vessel intended to follow, taken it for granted that in the curve made by the channel, it was not unforeseeable that the downbound vessel would execute a fairly pronounced turn, imagine if not predict that it would gradually return to the south side of the channel, and order a manoeuvre to starboard and not to port as he did.

Being uncertain, as he himself said, of the course the other vessel intended to take, he could have and ought to have communicated with her for information.

His excuse is that at the time when all this happened, it was too late and on several occasions he used the expression, "The stakes were down".

Nevertheless, and despite the numerous contradictions in his evidence, he stated at a certain point that when he realized the difficulty of the situation, he was still on a course of 235 degrees. Even if this occurred later, the Court is of the opinion that he still had sufficient time to size up the situation and make the necessary decision.

True, the principle mentioned above is not absolute and must be interpreted in accordance with the specific conditions of each case; it must even be acknowledged that under certain circumstances, infringement of the rule may become necessary. However, at this moment, such a derogation would become desirable only if the circumstances were such that the general duty to exercise caution would take precedence over observance of the regulation. Moreover, this possibility is provided for in *Rule 27* which deals with these exceptions. Unfortunately, such exceptional circumstances do not appear to be pertinent to the matter at hand.

* * *

In his testimony, Pilot Koenig gave some justification for his action.

He referred to the custom whereby pilots of vessels do not infrequently meet green to green. However, in arguing that his decision was made in the moments of agony preceding the collision, such justification loses all its weight and value:

(page 937)

[TRANSLATION]: "I continued to observe her for a few seconds and then the moment she crossed, I decided that she would not meet me—I decided that when she crossed me it would be less difficult to meet me green to green than red to red, much less difficult for her; at that point I decided to give slowly to the left, but there was nothing definite yet."

(page 1021)

[TRANSLATION]: "So I arrived at the conclusion when she crossed in front, I decided to turn slightly to the left, although it was not absolutely necessary, to make it easier to meet green to green."

* * *

Thirdly, Pilot Koenig broke *Rule 28* which reads as follows:

réduire sa vitesse et essayer de déterminer la future route du navire qui approchait, admettant que dans la courbe faite par le chenal, il n'était pas imprévisible que le navire descendant exécuterait un changement de direction assez prononcé, imaginer sinon prédire qu'il reviendrait petit à petit vers le côté sud du chenal, et ordonner une manoeuvre à tribord et non à bâbord comme il le fit.

Étant donné qu'il n'était pas certain, comme il le déclara lui-même, de la route que l'autre navire avait l'intention de suivre, il aurait pu et dû communiquer avec lui pour avoir des renseignements.

L'excuse qu'il avance est qu'au moment où tout ceci eut lieu, il était trop tard et à plusieurs reprises, il utilisa l'expression: «Les jeux étaient faits».

Néanmoins, et malgré les nombreuses contradictions de son témoignage, il déclara à un certain moment que, lorsqu'il réalisa la gravité de la situation, il était encore sur une route de 235 degrés. Même si ceci s'était produit plus tard, selon l'avis de la Cour, il aurait encore eu assez de temps pour juger de la situation et prendre la décision nécessaire.

En vérité, le principe mentionné ci-dessus n'est pas absolu et doit être interprété selon les conditions spécifiques de chaque cas; et on doit même reconnaître que dans certaines circonstances la violation de la règle peut être nécessaire. Toutefois, à ce moment-là, une telle dérogation apparaîtrait souhaitable seulement si les circonstances étaient telles que l'obligation générale de prudence avait priorité sur l'observation du règlement. En outre, la *Règle 27*, qui traite de ces exceptions, prévoit cette possibilité. Malheureusement, ces circonstances exceptionnelles ne semblent pas être applicables à l'affaire en question.

* * *

Dans son témoignage, le pilote Koenig justifia un peu son action.

Il se référa à la coutume selon laquelle les pilotes de navire se rencontrent assez souvent vert à vert. Toutefois, si l'on indique qu'il avait pris sa décision dans les moments d'affolement précédant l'abordage, une telle justification perd tout son poids et sa valeur:

(page 937)

[TEXTE] «Alors, j'ai continué à l'observer pendant quelques secondes, et puis au moment où il a traversé, là j'ai décidé qu'il ne me rencontrerait pas—qu'à ce moment-là, pour lui, en me traversant, il serait moins difficile de me rencontrer: vert à vert que: rouge à rouge, beaucoup moins difficile pour lui. Alors à ce moment-là, j'ai opté pour commencer à tourner lentement sur la gauche. Mais il n'y avait rien de définitif, à ce moment-là, encore.»

(page 1021)

[TEXTE] «Alors, j'en suis arrivé à la conclusion, à ce moment-là, quand il a traversé en avant, de tourner légèrement sur la gauche, bien que ça ne soit pas absolument nécessaire, mais seulement pour donner une chance de plus pour rencontrer: vert à vert.»

* * *

Troisièmement, le pilote Koenig a enfreint la *Règle 28* qui est rédigée ainsi:

Paragraph (a): When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel under way, in taking any course authorized or required by these Rules, shall indicate that course by the following signals on her whistle, namely:

One short blast to mean "I am altering my course to starboard".

Two short blasts to mean "I am altering my course to port".

Three short blasts to mean "My engines are going astern".

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

The *Atlantic Skou* acted in accordance with the provision of Rule 28 paragraph (a).

The pilot of the *Maplebranch* failed to observe this. His statement that because of the general panic, he failed to give the signal, cannot be taken as an excuse. As he himself stated in the above text, when he ordered "port", there was no urgency at the time; he was aware that such an action would bring him to the south side of the channel and, as of this moment, he ought to have signalled his irregular manoeuvre.

Similarly, if, as he claimed, he had some doubt as to the course the approaching vessel intended to take, he should have acted in accordance with Rule 28 paragraph (b).

Finally, he broke a rule of caution by failing to slacken his speed when the situation became doubtful. He did not decide to adopt this manoeuvre until the very last minute when he had reason to state that "The stakes were down" and that it was too late.

The Report deals with the question of a sanction in respect of the appellant as follows:

The Court considers that the pilot's actions constituted rather a *fault* than default and that his poor judgment was the result of panic, obviously not a desirable trait under any circumstance in a person entrusted with piloting a vessel of this size. However, it may be said in his defence, that the distant provocation caused by the momentary encroachment of the *Atlantic Skou* was at the root of his loss of control and that, in human terms, this must be taken into account.

Under the circumstances, the Court orders that his pilot's licence be suspended for a period of three (3) months beginning from pronouncement of the present judgment in open court, in accordance with the provisions of s. 568, subsec. (5) of the *Canada Shipping Act*.

Alinéa a): Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions des présentes Règles, indiquer ce changement par les signaux suivants émis au moyen de son sifflet:

Un son bref pour dire: «Je viens sur tribord»;

Deux sons brefs pour dire: «Je viens sur bâbord»;

Trois sons brefs pour dire: «Mes machines sont en arrière».

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

[TEXTE] L'*Atlantic Skou* a respecté la prescription de l'alinéa a) de la Règle 28.

Le pilote du *Maplebranch* ne s'y est pas conformé. Sa déclaration qu'il y a eu affolement et que c'est là la raison pour laquelle il n'a pas donné le signal, ne saurait constituer une excuse. Ainsi qu'il le dit dans un texte cité plus haut, la situation ne présentait aucun caractère d'urgence quand il a commandé «bâbord»; il savait que cela aurait pour résultat de l'amener du côté sud du chenal et, à compter de ce moment, il devait signaler sa manœuvre irrégulière.

Si, également comme il le prétend, il est né dans son esprit un doute sur la route qu'entendait adopter le navire approchant, il aurait dû utiliser le moyen prévu par l'alinéa b) de la Règle 28.

Enfin, il a enfreint une règle de prudence en ne réduisant pas sa vitesse lorsque la situation lui a paru douteuse. Ce n'est qu'à la toute dernière minute qu'il a décidé d'adopter cette manœuvre et, alors, il a raison de dire que «les jeux étaient faits» et qu'il était trop tard.

Le rapport traite de la question de la sanction à appliquer à l'appellant, de la manière suivante:

[TRADUCTION] La Cour considère que les actes de ce pilote constituaient plutôt une *faute* qu'une prévarication et que son piètre jugement était le fruit de l'affolement, ce qui manifestement n'est en aucun cas un trait souhaitable chez une personne chargée de piloter un navire de cette taille. Toutefois, on peut dire pour sa défense, que la provocation à distance causée par l'empiètement momentané de l'*Atlantic Skou* était à la base de sa perte de contrôle et que, étant donné les faiblesses humaines, il faut en tenir compte.

Étant donné les circonstances, la Cour ordonne que le brevet du pilote soit suspendu pour une période de trois (3) mois à compter du prononcé de la présente décision rendue en audience publique conformément aux dispositions de

The only question that has to be decided on this appeal is whether the appellant's licence has been validly suspended under s. 568(1) of the *Canada Shipping Act*, which *inter alia* authorizes "the licence of a pilot" to be suspended "by a court holding a formal investigation into a shipping casualty . . . if the court finds that . . . serious damage to, any ship, . . . has been caused by his wrongful act or default, . . ." In dealing with this question, it must be borne in mind that this Court has not before it any question as to the correctness of the Investigating Court's decision that no default of Pilot Keating was a cause of the collision. In the absence of Pilot Keating, any such question should be avoided unless it is necessarily incidental to a decision as to whether the collision was caused by a wrongful act or default of the appellant.

As I appreciate the principal attack on the order suspending the appellant's licence, it is that the encroachment of the *Atlantic Skou* on the South side of the channel faced the appellant with a situation where

(a) his port order was the best action that could be taken to meet the situation, or

(b) even if what the appellant did was not the best action in the circumstances, and he should have done the things indicated by the Investigating Court's report, the decision to do what he did was a possible decision for a reasonably well qualified and a reasonably prudent and careful pilot to take and was not, therefore, so clearly wrong as to be a "wrongful act or default" within the meaning of s. 568(1). See *Belisle v. Minister of Transport*, [1967] 2 Ex.C.R. 141.

The other basis for the appellant's principal attack, as I understand it, is that even if the appellant was guilty of a "wrongful act or default" within the meaning of s. 568(1), it was not a cause of the collision.

The appellant made certain subsidiary submissions only one of which, in my view, requires to be mentioned. That was an attack on

l'art. 568, paragraphe (5) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

La seule question sur laquelle la Cour doit statuer en appel est de savoir si le brevet de l'appellant a été suspendu à bon droit conformément à l'art. 568(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui, entre autres, autorise que «le brevet d'un pilote» soit suspendu «par une cour tenant une investigation formelle sur un sinistre maritime . . . si la cour constate que . . . l'avarie grave d'un navire, . . . a pour cause la faute ou la prévarication, . . . ». En traitant de cette question, nous ne devons pas oublier que cette Cour n'a pas à statuer sur l'exactitude de la décision de la cour d'investigation selon laquelle aucun manquement du pilote Keating n'était cause de la collision. En l'absence du pilote Keating, il faudrait éviter toute question de ce genre à moins qu'elle ne soit accessoire et nécessaire à une décision déterminant si la collision était due à une faute ou à une prévarication de l'appellant.

La principale attaque de l'ordonnance suspendant le brevet de l'appellant est, d'après moi, que l'empiétement de l'*Atlantic Skou* sur le côté sud du chenal plaça l'appellant dans une situation où:

a) son ordre à bâbord était la meilleure mesure qu'il pouvait prendre pour faire face à la situation, ou

b) même si ce que fit l'appellant n'était pas la meilleure mesure dans les circonstances, et même s'il avait dû faire ce qu'indiquait le rapport de la cour d'investigation, la décision de faire ce qu'il fit, était une décision possible pour un pilote assez bien qualifié, raisonnablement prudent et attentif, et par conséquent ce n'était pas aussi nettement une faute que l'est une «faute ou prévarication» selon l'acception de l'art. 568(1). Voir *Belisle c. Le ministre des Transports*, [1967] 2 R.C.É. 141.

Il me semble que l'autre motif de la principale attaque de l'appellant est que, même s'il était coupable d'une «faute ou prévarication» selon l'acception de l'art. 568(1), ce n'était pas la cause de la collision.

L'appellant présenta des arguments subsidiaires dont un seul, à mon avis, exige d'être mentionné. Il s'agissait d'une attaque de la forme

the form of the questions put to the Investigating Court. I shall return to this after I have discussed what I choose to regard as the appellant's principal attack on the decision from which he appeals.

The events leading up to the collision between the *Maplebranch* and the *Atlantic Skou*, in my view, fall into two parts, namely, the events leading up to the passing of the *Atlantic Skou* into the North part of the channel and the events from the time that the *Atlantic Skou* passed into the North part of the channel until the time of the collision.

In so far as this appeal is concerned, we are not concerned with the question whether the *Atlantic Skou* passed into the North part of the channel as a result of "wrongful act or default" of those on that ship. The presence of that ship in the North part of the channel was the result of its navigation by those on it and the appellant is clearly, in no way, responsible for the presence of that ship in that place.

What we are concerned with is whether as a result of what happened after the appellant saw the *Atlantic Skou* pass into the North side of the channel this Court should find that the collision was caused by the appellant's wrongful act or default.

The effect of what is said on behalf of the appellant, as I understand it, is that the appellant, by reason of his sight of the *Atlantic Skou* passing into his side of the channel was faced with a situation of danger where

- (a) the *Atlantic Skou* was on a course on his side of the channel which would result in the two vessels passing starboard to starboard instead of port to port,
- (b) if he turned the *Maplebranch* to starboard, he would create a danger of collision with the *Atlantic Skou* having regard to her course when he saw her crossing his bow, and
- (c) if he reduced the speed of the *Maplebranch*, we cannot tell, on the evidence before us, whether it would have lessened the danger or not,

and, in these circumstances, in the limited time available for consideration, he decided on going to port without reducing speed so as to facilitate

des questions posées à la cour d'investigation. Je reviendrai là-dessus après avoir discuté ce que j'ai choisi de considérer comme la principale attaque de l'appelant de la décision qu'il porte en appel.

Les événements conduisant à l'abordage entre le *Maplebranch* et l'*Atlantic Skou* se divisent, à mon avis, en deux parties, savoir: les événements conduisant au passage de l'*Atlantic Skou* dans la partie nord du chenal et ceux, allant du moment où l'*Atlantic Skou* est passé dans la partie nord du chenal au moment de l'abordage.

Pour ce qui est de l'appel, nous n'avons pas à aborder la question de savoir si l'*Atlantic Skou* était passé dans la partie nord du chenal à la suite d'une «faute ou prévarication» de son équipage. La présence de ce navire dans la partie nord du chenal résultait de la navigation de l'équipage et il est clair que l'appelant n'est, en aucune façon, responsable de la présence de ce navire à cet endroit.

Ce qui nous préoccupe, c'est de savoir si par suite de ce qui est arrivé après que l'appelant a vu l'*Atlantic Skou* passer du côté nord du chenal, cette Cour doit conclure que la collision était due à la faute ou prévarication de l'appelant.

A mon avis, l'effet de ce qui fut dit au nom de l'appelant, est que, dès que ce dernier vit l'*Atlantic Skou* passer de son côté du chenal, il fut confronté avec une situation dangereuse dans laquelle:

- a) l'*Atlantic Skou* suivait une route de son côté du chenal de sorte que les deux vaisseaux pouvaient se rencontrer tribord à tribord au lieu de bâbord à bâbord,
- b) s'il avait contourné le *Maplebranch* à tribord, il aurait créé un risque de collision avec l'*Atlantic Skou*, eu égard à sa route quand il le vit croiser devant lui, et
- c) eut-il réduit la vitesse du *Maplebranch*, nous ne pouvons pas dire, d'après la preuve apportée, si cela aurait diminué le danger ou non,

et, en l'occurrence, vu le temps limité disponible pour la réflexion, il décida d'aller à bâbord sans réduire sa vitesse afin de faciliter un pas-

the starboard to starboard passing that had been imposed on him by the *Atlantic Skou*. Having been placed in that position by the *Atlantic Skou* and having been thus induced to take the avoiding action that he took, the *Atlantic Skou* then changed her course, according to the submissions on behalf of the appellant as I understand them, in such a way as to make a collision inevitable and thus forced the appellant to go hard to port to minimize the effect of the collision, with the result that he in fact was forced to take the *Maplebranch* into the South side of the channel.

What the Investigating Court has found with the aid of its assessors, as I understand it, is that the appellant knew, or "should have realized perfectly", at the time that he saw the *Atlantic Skou* entering the North side of the channel, that she would "return to the South" and that he should, therefore, have reduced his speed and have ordered "a manoeuvre to starboard".

The submissions on behalf of the appellant and the findings of the Investigating Court conjure up quite different pictures of the situation facing the appellant at the time that he realized that the *Atlantic Skou* was passing into the North side of the channel. In order to have some basis for appreciating the actual situation that was then facing the appellant, this Court asked its assessors to prepare for it a chart of the particular part of the channel involved, reflecting on it the relevant facts as found by the Investigating Court. That chart will form a part of these Reasons when they are put into writing.²

As appears from that chart, if the *Maplebranch* had held to the course it was following when the *Atlantic Skou* was first sighted crossing into the North part of the channel, it would have cleared by a substantial margin the course in fact followed by the *Atlantic Skou* while inside the North side of the channel. That being so, it becomes of paramount importance to reach a conclusion as to whether the appellant should, as the Investigating Court held that he should, "have realized perfectly", when he saw the *Atlantic Skou* entering the North side of the channel, that she would return to the South side of the channel in the manner in which she did,

sage tribord à tribord qui lui était imposé par l'*Atlantic Skou*. Ayant été mis dans cette situation par l'*Atlantic Skou* et ayant été ainsi amené à prendre cette mesure afin d'éviter la collision, l'*Atlantic Skou* changea alors sa route, selon les arguments présentés au nom de l'appellant tels que je les vois, d'une manière telle que l'abordage était rendu inévitable, forçant ainsi l'appellant à aller à bâbord toute pour minimiser les conséquences de l'abordage; en fait il fut obligé de diriger le *Maplebranch* vers le côté sud du chenal.

Il me semble que la cour d'investigation a établi avec l'aide des assesseurs, que l'appellant savait, ou «aurait dû parfaitement réaliser», au moment où il vit l'*Atlantic Skou* entrer dans le côté nord du chenal, qu'il «retournerait au sud» et que par conséquent il aurait pu réduire sa vitesse et ordonner «une manoeuvre à tribord».

Les arguments avancés au nom de l'appellant et les conclusions de la cour d'investigation évoquant des descriptions tout à fait différentes de la situation à laquelle l'appellant dû faire face au moment où il réalisa que l'*Atlantic Skou* allait passer dans le côté nord du chenal. Afin d'avoir des preuves suffisantes pour apprécier la situation réelle à laquelle l'appellant fut alors confronté, cette Cour demanda aux assesseurs de lui préparer une carte de la partie précise du chenal impliquée, y rapportant tous les faits importants établis par la cour d'investigation. Cette carte constituera une partie de ces motifs lorsqu'ils seront rédigés par écrit.²

Comme il ressort de cette carte, si le *Maplebranch* s'était tenu à la route qu'il suivait quand il aperçut pour la première fois l'*Atlantic Skou* traverser la partie nord du chenal, il se serait nettement écarté de la route suivie en fait par l'*Atlantic Skou* alors dans le côté nord du chenal. Étant donné ceci, il devient d'importance primordiale de décider si l'appellant aurait dû, comme la cour d'investigation jugea qu'il aurait dû, «parfaitement réaliser» quand il vit l'*Atlantic Skou* passer du côté nord du chenal, qu'il reviendrait du côté sud du chenal comme il le fit en fait. Par conséquent, la Cour posa à chacun des assesseurs certaines questions. Les

in fact, so return. This Court therefore put to each of its assessors certain questions. Those questions and the answers given by the assessors read as follows:

QUESTION 1. *Having regard to the facts as found by the Investigating Court and as reflected on the chart that you have prepared for us, should the pilot on the Maplebranch "have realized perfectly", when he saw the Atlantic Skou entering the North side of the channel, that she would return to the South side of the channel in the manner in which she did, in fact, so return?*

A. CAPTAIN JEAN PAUL TURCOTTE: Yes.

A. CAPTAIN S. P. BERNA: He should of realized that the *Atlantic Skou* would return to the proper side of the Channel.

QUESTION 2. *What are your reasons for your answer to Question 1?*

A. CAPTAIN JEAN PAUL TURCOTTE: The normal course (020) for a Downbound vessel leads towards Beaufort Bank.

It is possible, for numerous reasons, that a vessel may pass the line indicated by range lights, marking a safe channel, but it does not mean that such vessel will carry on and go aground.

The pilot of the *Maplebranch* should have realized that the Downbound vessel was merely late in making her turn and that she would go back to a normal course.

A. CAPTAIN S. P. BERNA: It may happen that when a pilot is setting up the range lights he may cross the centre line for only a brief period of time.

QUESTION 3. *In your opinion, is the answer to Question 1 a matter on which pilots reasonably well qualified and reasonably careful and prudent might have come to contrary conclusions?*

A. CAPTAIN JEAN PAUL TURCOTTE: No. Pilots should be, and are used to a number of alterations of courses throughout the channel.

It would be bad seamanship on their part to consider a vessel approaching a bent or crossing the alignment of a channel, as an indication that such vessel wishes to meet on the wrong side of the channel.

A. CAPTAIN S. P. BERNA: A well qualified pilot with proper understanding of seamanship should not of taken the action he took.

I have given the best consideration that I can to the question that I have described as being of paramount importance in the light of these answers and, after considering the matter in the light particularly of the reasons given by the

questions et les réponses données par les assessors sont les suivantes:

[TRADUCTION] QUESTION 1. *Étant donné les faits établis par la cour d'investigation et rapportés sur la carte que vous nous avez préparée, le pilote du Maplebranch «aurait-il dû réaliser parfaitement» quand il vit l'Atlantic Skou passer du côté nord du chenal que ce dernier retournerait du côté sud du chenal comme en fait il le fit?*

R. LE CAPITAINE JEAN PAUL TURCOTTE: Oui.

R. LE CAPITAINE S. P. BERNA: Il aurait dû réaliser que l'*Atlantic Skou* retournerait du bon côté du chenal.

QUESTION 2. *Comment expliquez-vous vos réponses à la question numéro 1?*

R. LE CAPITAINE JEAN PAUL TURCOTTE: La route normale (020) pour un navire descendant conduit vers la rive de Beaufort.

Pour de nombreuses raisons, il est possible qu'un navire puisse franchir la ligne indiquée par les feux de direction délimitant le chenal sûr, mais ceci ne veut pas dire que le navire continuera et ira s'échouer.

Le pilote du *Maplebranch* aurait dû réaliser que le navire descendant avait simplement tardé à virer et qu'il reprendrait sa route normale.

R. LE CAPITAINE S. P. BERNA: Il peut arriver que, lorsqu'un pilote s'approche des lumières de direction, il puisse traverser la ligne médiane pour un court moment seulement.

QUESTION 3. *A votre avis, la réponse à la question numéro 1 est-elle un sujet sur lequel des pilotes assez bien qualifiés, raisonnablement prudents et avisés seraient arrivés à des conclusions contraires?*

R. LE CAPITAINE JEAN PAUL TURCOTTE: Non. Les pilotes devraient être et sont habitués à un certain nombre de changements de route dans le chenal.

Ce serait une mauvaise manœuvre de leur part de considérer qu'un navire approchant d'une courbe ou franchissant l'alignement d'un chenal comme indiquant que ce navire désire les rencontrer du mauvais côté du chenal.

R. LE CAPITAINE S. P. BERNA: Un pilote qualifié comprenant bien la manœuvre n'aurait pas dû agir comme il le fit.

J'ai étudié de mon mieux la question que je considère comme d'importance primordiale à la lumière de ces réponses et, après avoir examiné le problème en particulier à la lumière des motifs avancés par les assessors, je suis arrivé

assessors, I have reached the same conclusion as that reached by the Investigating Court, namely, that it is quite clear, and should have been quite clear to the appellant, that the appellant should, when he saw the *Atlantic Skou* cross into the North side of the channel, have navigated the *Maplebranch* on the assumption that the *Atlantic Skou* would be shaping her course so as to return forthwith into the South side of the channel.

Having reached that conclusion, I should refer to further questions that were put by this Court to the assessors. These questions and the answers given to them read as follows:

QUESTION 4. *Having regard to the facts as found by the Investigating Court and as reflected by the chart that you have prepared for us, could a pilot on the Maplebranch who was reasonably well qualified and who was reasonably careful and prudent have decided on ordering a port turn when he saw the Atlantic Skou crossing into the North side of the channel?*

A. CAPTAIN JEAN PAUL TURCOTTE: It was a wrong decision to be taken on his part. He should not have altered course.

A. CAPTAIN S. P. BERNA: He should not of ordered a port turn.

QUESTION 5. *What are your reasons for your answer to Question 4?*

A. CAPTAIN JEAN PAUL TURCOTTE: The *Atlantic Skou* although late in her action, was bound to come to starboard to follow the normal course of the channel, or to get back to it and to meet according to the rules.

A. CAPTAIN S. P. BERNA: In addition to answer No. 2 he could of assumed that the *Atlantic Skou* was having steering trouble and would go aground on that course. He therefore should of stopped his engine and give assistance if at all possible.

QUESTION 6. *Having regard to the facts referred to in Question 4, could a pilot on the Maplebranch who was reasonably well qualified, and who was reasonably careful and prudent have had a reasonable apprehension of danger of collision with the Atlantic Skou if, when he saw her crossing into the North side of the channel, he had ordered a change of course to starboard?*

A. CAPTAIN JEAN PAUL TURCOTTE: No.

A. CAPTAIN S. P. BERNA: There would of been no danger of collision if he had altered course to starboard.

QUESTION 7. *What are your reasons for your answer to Question 6?*

à la même conclusion que celle de la cour d'investigation, savoir qu'il est tout à fait évident, et aurait dû l'être pour l'appelant, que ce dernier, quant il vit l'*Atlantic Skou* passer du côté nord du chenal, aurait dû diriger le *Maplebranch* en considérant que l'*Atlantic Skou* modifierait sa route pour retourner sans délai du côté sud du chenal.

Étant parvenu à cette conclusion, je devrais faire état des autres questions que cette Cour posa aux assesseurs. Les questions et les réponses qu'ils y ont données sont les suivantes:

[TRADUCTION] QUESTION 4. *Eu égard aux faits établis par la cour d'investigation et rapportés par la carte que vous nous avez préparée, un pilote à bord du Maplebranch qui était raisonnablement compétent, raisonnablement prudent et avisé, pouvait-il décider d'ordonner un changement de direction à «bâbord» quand il vit l'Atlantic Skou passer du côté nord du chenal?*

R. LE CAPITAINE JEAN PAUL TURCOTTE: Il a pris une mauvaise décision. Il n'aurait pas dû modifier sa route.

R. LE CAPITAINE S. P. BERNA: Il n'aurait pas dû ordonner un changement de direction à bâbord.

QUESTION 5. *Quels sont les motifs de vos réponses à la question 4?*

R. LE CAPITAINE JEAN PAUL TURCOTTE: Bien que l'*Atlantic Skou* soit en retard dans son mouvement, il devait venir à tribord pour suivre la route normale du chenal, ou y revenir pour rencontrer l'autre navire conformément aux règles.

R. LE CAPITAINE S. P. BERNA: En plus de la réponse numéro 2, il aurait dû présumer que l'*Atlantic Skou* avait des problèmes de gouverne et allait s'échouer sur cette route. Par conséquent, il aurait dû arrêter ses machines et lui porter assistance dans la mesure du possible.

QUESTION 6. *Eu égard aux faits mentionnés à la question 4, un pilote sur le Maplebranch, qui était raisonnablement compétent, raisonnablement prudent et avisé, pouvait-il raisonnablement redouter le danger d'une collision avec l'Atlantic Skou si, lorsqu'il le vit passer du côté nord du chenal, il avait ordonné un changement de route à tribord?*

R. LE CAPITAINE JEAN PAUL TURCOTTE: Non.

R. LE CAPITAINE S. P. BERNA: Il n'y aurait eu aucun danger de collision s'il avait modifié sa route à tribord.

QUESTION 7. *Quels sont les motifs de vos réponses à la question 6?*

- A. CAPTAIN JEAN PAUL TURCOTTE: If such apprehension of danger of collision was present in his mind (steering troubles on board the other vessel etc.), the pilot of the *Maplebranch* should not have hesitated to stop engines and ascertain the situation before taking action.

I do not believe that such apprehension of collision was justified when action was taken by the pilot of the *Maplebranch*.

A reduction of speed would have let the other vessel cross well ahead, since even at full speed they were clear of one another.

An alteration of course to starboard would have brought the *Maplebranch* into a safe position, her draught being at a maximum of 17 feet, the tide almost at the high point (15 ft.) he could have gone north of Buoy 138B giving him room to circle or manoeuvre.

There was no danger of collision brought about by an alteration of course to starboard at this point, in fact it would have been a normal manoeuvre.

- A. CAPTAIN S. P. BERNA: Following the course lines that were supplied by the pilot of the *Maplebranch*. He appeared to have the ship under proper control the whole time. By going to starboard he had plenty of water to the north of him and in no danger of going aground and also his engine would of been on stop (re question No. 5).

QUESTION 8. *Having regard to the facts referred to in Question 4, could a pilot on the Maplebranch who was reasonably well qualified and who was reasonably careful and prudent have had a reasonable apprehension of getting into difficulties as a result of ordering a reduction in speed when he saw the Atlantic Skou passing into the North side of the channel?*

- A. CAPTAIN JEAN PAUL TURCOTTE: No.

- A. CAPTAIN S. P. BERNA: There was no reason for the pilot to feel that there was a possible danger of getting into difficulties by going at reduced speed or even stop.

QUESTION 9. *What are your reasons for your answer to Question 8?*

- A. CAPTAIN JEAN PAUL TURCOTTE: A reduction of speed would have permitted him to ascertain the situation; would have given the *Atlantic Skou* more time to correct any faulty manoeuvre or to make her turn; would have given time to put up the proper signal of "not under command" on the *Atlantic Skou* if it was the case; such as failure of the steering gear; engine troubles, etc.

Upon taking a decision as to the avoiding action, if necessary, proper signals should have been given accordingly.

- R. LE CAPITAINE JEAN PAUL TURCOTTE: S'il craignait réellement le danger d'une collision, (problème de gouverne à bord de l'autre navire etc.), le pilote du *Maplebranch* n'aurait pas dû hésiter à arrêter les machines et à se rendre compte de la situation avant de prendre des mesures.

Je ne crois pas que cette crainte d'une collision était justifiée quand le pilote du *Maplebranch* prit ces mesures.

Une réduction de la vitesse aurait laissé le temps à l'autre navire de traverser bien en avant, puisque même à pleine vitesse ils étaient éloignés l'un de l'autre.

Une modification de la route à tribord aurait placé le *Maplebranch* dans une position sûre, son tirant d'eau étant au maximum de 17 pieds, la marée pour ainsi dire pleine (15 pieds), il aurait pu aller au nord de la bouée 138B lui laissant la place de tourner ou manœuvrer.

Une modification de la route à tribord ne causait aucun danger de collision à ce moment-là, en fait cette manœuvre aurait été normale.

- R. LE CAPITAINE S. P. BERNA: En suivant les dépositions du pilote du *Maplebranch*, il semble qu'à tout moment, il contrôlait le navire de manière parfaite. En allant vers tribord il avait suffisamment d'eau au nord et ne risquait pas de s'échouer d'autant plus que ses machines auraient été au point mort (voir question numéro 5).

QUESTION 8. *Un pilote sur le Maplebranch qui était raisonnablement compétent, raisonnablement prudent et avisé, pouvait-il redouter raisonnablement d'avoir des difficultés après avoir ordonné de réduire la vitesse quand il vit l'Atlantic Skou passer du côté nord du chenal?*

- R. LE CAPITAINE JEAN PAUL TURCOTTE: Non.

- R. LE CAPITAINE S. P. BERNA: Il n'y avait aucune raison pour que le pilote pense qu'il y avait un risque possible d'avoir des difficultés en allant à une vitesse moindre ou même en s'arrêtant.

QUESTION 9. *Quels sont les motifs de vos réponses à la question 8?*

- R. LE CAPITAINE JEAN PAUL TURCOTTE: Réduire la vitesse lui aurait permis de se rendre compte de la situation; aurait donné plus de temps à l'*Atlantic Skou* pour corriger sa manœuvre incorrecte ou pour faire son changement de direction; aurait donné le temps de monter le signal approprié «impossibilité de manœuvre» sur l'*Atlantic Skou* si c'était le cas; telle qu'une panne de l'appareil à gouverner, des problèmes avec les machines, etc . . .

En décidant de prendre des mesures afin d'éviter la collision, si nécessaire, il aurait donc dû faire les signaux appropriés.

A. CAPTAIN S. P. BERNA: It is a question of seamanship. He is faced with a ship that might be in difficulties. It is therefore his duty to give the other ship whatever assistance he can, i.e., (1) reduced speed, (2) stop, (3) room to manoeuvre—or all three if necessary.

After considering the matter further in the light of these answers, I have concluded that the ultimate collision was the direct and immediate result of the order given by the appellant to go to port just after he saw the *Atlantic Skou* entering into the North side of the channel instead of reducing speed and possibly going to starboard, and that giving the order to go to port was something that he plainly ought not to have done, and failing to reduce speed was something which it was plainly his duty to do.

I turn to the breaches of regulations that the Investigating Court found the appellant to have committed.

First, the appellant was found to have violated Rule 25. I repeat the relevant part of that rule for convenience.

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

Here, it is common ground that the *Maplebranch* was a power-driven vessel proceeding along the course of a narrow channel. It would appear, however, that, as far as we can tell on the evidence, the order of "Port" did not result in the *Maplebranch* leaving the side of the mid-channel on her starboard side and that she only left that side as a result of the hard to port order, which was given when it was no longer safe and practicable for her to keep on that side. In my view, however, in the circumstances of this case, the matter cannot be broken down into such separate elements. When the appellant gave the "port" order, he must be taken as having realized, what any reasonably well qualified and reasonably prudent and careful pilot would have realized, that, as the *Atlantic Skou* would be coming back into the South side of the channel, giving such order would result in a situation that would make it necessary for the *Maplebranch* to turn into the South channel as, in fact, she was forced to do. He therefore

R. LE CAPITAINE S. P. BERNA: C'est une question de manœuvre. Il est en face d'un bateau qui peut avoir des difficultés. Par conséquent, son devoir est de donner à l'autre bâtiment toute l'aide nécessaire possible, c'est-à-dire, (1) réduire la vitesse, (2) s'arrêter, (3) laisser de l'espace pour manœuvrer ou les trois à la fois si c'est nécessaire.

Après avoir étudié la question plus à fond à la lumière de ces réponses, j'ai conclu que finalement la collision était directement et immédiatement imputable à l'ordre donné par l'appellant d'aller à bâbord juste après qu'il vit l'*Atlantic Skou* passer du côté nord du chenal au lieu de réduire sa vitesse et si possible d'aller à tribord, et qu'il n'aurait simplement jamais dû donner l'ordre d'aller à bâbord et que son devoir était de réduire la vitesse.

J'envisage maintenant les violations des règlements dont la cour d'investigation jugea l'appellant coupable.

Tout d'abord, il a été établi que l'appellant viola la Règle 25. Pour plus de commodité, je répète la partie importante de cette règle.

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

Dans la présente, il est admis que le *Maplebranch* était un navire à propulsion mécanique faisant route dans un chenal étroit. Toutefois, il semble que, d'après ce que nous pouvons déduire de la preuve, l'ordre «bâbord» n'eut pas pour résultat de faire quitter au *Maplebranch* le côté du milieu du chenal à tribord; et il ne le quitta qu'après avoir reçu l'ordre à bâbord toute alors que la situation était devenue dangereuse et qu'il lui était impossible de rester de ce côté. Toutefois, étant donné les faits de cette affaire, la question ne peut, à mon avis, être divisée en éléments distincts. Quand l'appellant donna l'ordre à «bâbord», on doit considérer qu'il avait réalisé ce que tout pilote raisonnablement compétent, raisonnablement prudent et avisé aurait dû réaliser, savoir, que l'*Atlantic Skou* allait revenir dans le côté sud du chenal, et que donner un tel ordre amènerait une situation qui obligerait le *Maplebranch* à passer dans le sud du chenal comme en fait il fut obligé de le faire. Par conséquent, en donnant un ordre à

ected, in giving the "port" order, to embark on a course that had as its probable result his not being able to keep on the proper side of the mid-channel. His conduct of the vessel to the South side of the channel must be regarded, therefore, as flowing from the original port order and was therefore, in my view, a breach of Regulation 25 as the Investigating Court has found, and that breach was an immediate cause of the collision.

Secondly, the appellant was found to have failed to comply with Rule 28 which required, among other things, that "When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel under way, in taking any course authorized or required by these Rules, shall indicate that course" by the signals set out in paragraph (a) of that rule. I am in agreement with the Investigating Court that the appellant was in breach of this rule when he gave his "port" order and that there was no excuse for his failing to give such signal, which might have alerted the *Atlantic Skou* to what he was doing in sufficient time to have changed the course of events.³

That completes my consideration of what I regard as the appellant's principal attack on the decision to suspend his licence as a pilot. I turn now to what I have referred to earlier as a subsidiary attack, being an attack on the form of the questions put to the Investigating Court.

To appreciate this aspect of the matter, it is necessary to refer to the law concerning this kind of investigation.

In the first place, we have the formal investigations into shipping casualties. Section 560 of the *Canada Shipping Act* authorizes a court appointed under s. 558 (Mr. Justice Chevalier was such a court) to hold a formal investigation in the case of a shipping casualty, and s. 578 authorizes the Governor in Council to make rules for the carrying into effect of enactments relating to formal investigations. Under s. 578, the Governor in Council has made the *Shipping Casualties Rules* (Order in Council P.C. 1954-1861, dated December 1, 1954). Section 7(1) of

«bâbord», il choisit de s'embarquer sur une route qui avait pour résultat vraisemblable de l'empêcher de rester sur le bon côté du milieu du chenal. Par conséquent, on doit considérer le fait de diriger le navire vers le côté sud du chenal comme une conséquence de l'ordre primitif à bâbord; à mon avis, c'était donc une violation du Règlement 25, comme l'a déclaré la cour d'investigation, qui a été la cause immédiate de la collision.

D'autre part, on a établi que l'appellant avait omis de se conformer à la Règle 28 qui exigeait entre autres choses que «lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions des présentes Règles indiquer ce changement . . .» par des signaux prévus à l'alinéa a) de cette Règle. Je m'accorde avec la cour d'investigation pour dire que l'appellant viola cette Règle quand il donna son ordre à «bâbord» et qu'il n'avait aucune excuse pour omettre de donner ce signal ce qui aurait pu avertir l'*Atlantic Skou* de ce qu'il faisait, suffisamment à l'avance pour changer le cours des événements.³

Voilà qui complète l'examen de ce que je considère comme la principale attaque de l'appellant de la décision de suspendre son brevet de pilote. Maintenant je vais envisager ce que j'ai mentionné précédemment comme étant une attaque subsidiaire, savoir une attaque de la forme des questions posées à la cour d'investigation.

Afin de juger de cet aspect de la question, il faut se reporter à la loi concernant ce genre d'enquête.

En premier lieu, nous avons les investigations formelles concernant les sinistres maritimes. L'article 560 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* autorise une cour nommée conformément à l'art. 558 (M. le juge Chevalier constituait cette cour) à tenir une investigation formelle dans le cas d'un sinistre maritime et l'art. 578 autorise le gouverneur en conseil à établir des règles pour rendre exécutoires les dispositions législatives se rapportant aux investigations formelles. Conformément à l'art. 578, le gouverneur en conseil a établi les *Règles sur les*

those regulations authorizes the Minister of Transport to cause a notice, to be called a notice of investigation, to be served on certain specified officers and on any other person who in his opinion ought to be made a party. Section 7(2) provides, and this is the provision to be specially noted, that a notice of investigation shall contain a statement of the case "together with a statement of the questions which, on the information then available, are to be raised on the hearing of the investigation". Section 7(3) provides for amendments being made to such "questions" by an officer of the Department "at any time before the hearing of an investigation".

In the second place, we have the provision for cancellation or suspension of certificates or licences. Section 568 of the *Canada Shipping Act* provides, among other things, that the licence of a pilot may be cancelled or suspended by a court holding a formal investigation into a shipping casualty "if the court finds that... serious damage to, any ship... has been caused by his wrongful act or default..."

In the third place, we have certain provisions in the *Shipping Casualties Rules* concerning the "Proceedings" in the Investigating Court. Section 16 requires that the investigation shall commence with the calling of witnesses "on behalf of the Department". Section 17(1) provides that when the examination of such witnesses has been concluded the representative of the Department shall state in open court "the questions concerning the casualty, and the conduct of the certificated officers or other persons... upon which the opinion of the Court is desired", and s. 17(2) provides that "In framing the questions for the opinion of the Court" the officer of the Department may make such changes in the questions in the notice of investigation "as, having regard to the evidence, he may deem necessary". Section 18 then provides that, after the questions for the opinion of the Court have been stated, the Court shall hear the parties to the investigation (including any witnesses that they produce) and "shall determine the questions so stated".

Now, in the light of that summary, I turn to the appellant's subsidiary attack. The appellant

sinistres maritimes (décret en Conseil privé 1954-1861, en date du 1^{er} décembre 1954). L'article 7(1) de ces règlements autorise le ministre des Transports à signifier un avis, appelé avis d'investigation à certains officiers désignés ainsi qu'à toute autre personne qui, selon lui, doit être partie. L'article 7(2) prévoit, et cette disposition doit être particulièrement soulignée, qu'un avis d'investigation doit contenir un exposé de l'affaire «ainsi qu'un exposé des questions qui, d'après les renseignements alors disponibles, seront soulevées à l'audience». L'article 7(3) prévoit qu'un fonctionnaire du ministère «à toute époque antérieure à l'audition» peut modifier ces «questions».

En second lieu, il existe des dispositions concernant l'annulation ou la suspension des certificats ou des brevets. L'article 568 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* prévoit entre autres choses que le brevet d'un pilote peut être annulé ou suspendu par une cour tenant une investigation formelle sur un sinistre maritime «si la cour constate que... l'avarie grave d'un navire... a pour cause la faute ou la prévarication d'un pilote...».

En troisième lieu, certaines dispositions des *Règles sur les sinistres maritimes* concernant «la procédure» devant la cour d'investigation. L'article 16 exige que l'investigation commence par l'appel de témoins «pour le compte du ministère». L'article 17(1) prévoit que une fois l'interrogatoire de ces témoins terminé, le représentant du ministère expose en audience «les questions dont il désire saisir la cour relativement au sinistre et à la conduite des officiers brevetés ou autres personnes visées». Et l'art. 17(2) prévoit que «dans la rédaction des questions à déférer à la Cour» le fonctionnaire du ministère peut opérer des changements dans les questions de l'avis d'investigation «qu'il peut juger nécessaire, eu égard à la preuve». L'article 18 prévoit ensuite que, après l'exposé des questions à déférer à la Cour, cette dernière entend les parties dans l'investigation (y compris tous les témoins qu'elles produiront) et «décide les questions ainsi exposées».

A la lumière de ce résumé, je vais maintenant envisager l'attaque subsidiaire de l'appellant.

refers to Question No. 8 of the questions in the Statement of the Case, which reads:

Question No. 8

- A. Did the collision between the two vessels occur as the result of incompetence, wrongful act, default or misconduct of any person or persons?
- B. If so, what person or persons were involved?
- and the answer given by the Investigating Court, which reads:

Answer

A. Yes.

- B. Pilot Koenig and First Officer Forbes for the reasons indicated in detail in Chapter 6 of the Report.

The appellant emphasizes that Question 8 asks the Court for an opinion as to whether the collision occurred as the result of "incompetence" or "misconduct" as well as to whether it occurred as a result of "wrongful act" or "default", which are the only two bases for cancelling a certificate or pilot's licence. I was not able, I am afraid, to appreciate the force of the contention that this could, in some way, serve as a basis for invalidating the decision suspending the appellant's licence. What is contemplated in both s. 7 and s. 17 of the *Shipping Casualties Rules* is "questions" which the Investigating Court is to answer for the information of the Minister. Question 8 calls for an answer concerning the "incompetence, wrongful act, default or misconduct" of "any person or persons" that caused the collision. This is a very wide question that is presumably of importance to the Minister for his purposes. When the Investigating Court is acting under s. 568 with reference to a certificate or a pilot's licence, it is not answering a "question", it is making an order with operative effect and it must make findings of fact that are required by the relevant law. This is quite a different process although, in the circumstances, the two processes overlap.

As for the suggestion that the appellant makes that the inclusion of words such as "incompetence" or "misconduct" in Question 8 tended to mislead the Court "and may well have prompted it to look beyond the conduct of the appellant . . . and to inquire into his past or present competence, as well as other foreign considerations, when, in reality, it should have been

L'appelant mentionne la question n° 8 de l'exposé de l'affaire qui est rédigée ainsi:

Question n° 8

- A. La cause de l'abordage peut-elle être attribuée à l'incompétence, la faute, la prévarication ou la mauvaise conduite d'une ou plusieurs personnes?
- B. Si oui, de qui et pour quelles raisons?
- et la réponse apportée par la cour d'investigation est la suivante:

Réponse

A. Oui.

- B. Le pilote Koenig et le premier officier Forbes pour les raisons indiquées en détail au chapitre 6 du rapport.

L'appelant souligne que la question n° 8 demande à la Cour son opinion sur le point de savoir si l'abordage était directement imputable soit à «l'incompétence» ou à «l'inconduite» soit à «une faute» ou «prévarication», qui sont les deux seuls motifs d'annulation d'un certificat ou d'un brevet de pilote. Je crains de ne pouvoir apprécier la valeur de l'affirmation selon laquelle ceci pourrait servir, d'une manière ou d'une autre, de base pour annuler la décision suspendant le brevet de l'appelant. Ce qui est envisagé dans les art. 7 et 17 des *Règles sur les sinistres maritimes*, ce sont les «questions» auxquelles la cour d'investigation doit répondre pour renseigner le Ministre. La question 8 demande une réponse concernant «l'incompétence, la faute, la prévarication ou l'inconduite» d'«une ou plusieurs personnes» qui causèrent l'abordage. C'est une question très vaste qui est probablement importante aux fins du Ministre. Lorsque la cour d'investigation agit aux termes de l'art. 568 en ce qui concerne un certificat ou un brevet de pilote, elle ne répond pas à une «question», elle rend une ordonnance opérante et doit élaborer ses conclusions de fait comme l'exige la loi applicable. C'est un processus tout à fait différent bien que, dans les circonstances, les deux processus se chevauchent.

Quant à la suggestion de l'appelant portant que l'introduction de mots tels que «incompétence» ou «inconduite» dans la question 8 tendait à induire la Cour en erreur [TRADUCTION] «et peut bien l'avoir incitée à étudier plus à fond la conduite de l'appelant . . . et à s'informer de ses compétences passées et présentes, ainsi que d'autres considérations extérieures,

concerned only with the possibility of his having committed a 'wrongful act or default' in the performance of his duty at the time of the casualty", it is sufficient only to refer to the relevant parts of the Report of the Investigating Commission, which I have already read, to satisfy oneself that the Court was very conscious of exactly what it had to decide. If there was, otherwise, any doubt that the Court was aware of the limited meaning to be given to the words of the statute that it had to apply, this doubt is removed by referring to its discussion of the case of First Officer Forbes where the relevant part of the judgment in *Belisle v. Minister of Transport* [1967] 2 Ex.C.R. 141 is set out. I am satisfied that there is no substantial criticism that can be made of the Investigating Court's finding of facts in so far as they were conditions to the decision appealed against.

I should not leave this aspect of the matter without adding that I do not wish to be taken as implying that an officer or pilot is not entitled to the protection of the ordinary principle governing a fair hearing. In particular, I have no doubt that he is entitled to notice of what is alleged against him and to an opportunity to make his answer thereto. In this case, however, a perusal of the transcript of the hearing makes it clear that the appellant was ably represented and there would appear to be no doubt that he knew what was to be answered and had a full opportunity to answer it.

Before concluding, I desire to express one reservation in relation to the report of the Investigating Court. I do not desire to be taken as agreeing or disagreeing with the finding that the breaches of the law concerning the speed of ships in that channel were not a cause of the collision. I think it must be open to argument that, at least in some circumstances, a ship that exceeds a statutory speed limit must be charged with fault for not having taken avoiding action that she would have been able to take if she had been operating within the speed limit.

For the above reasons, my conclusion is that the appeal should be dismissed.

alors que, en réalité, elle aurait dû se préoccuper seulement de la possibilité qu'il ait commis une «faute ou prévarication» en exécutant sa tâche au moment du sinistre», il est suffisant de mentionner seulement les parties pertinentes du rapport de la Commission d'enquête, que j'ai déjà exposées, pour être assuré que la Cour savait très exactement ce qu'elle avait à décider. Si dans le cas contraire il y avait le moindre doute sur le fait que la Cour était consciente de la signification limitée à donner aux termes de la loi qu'elle devait appliquer, ce doute est écarté si l'on se rapporte à sa discussion du cas du premier officier Forbes dans laquelle une partie significative du jugement de l'affaire *Belisle c. Le ministre des Transports* [1967] 2 R.C.É. 141 est citée. Je suis convaincu qu'on ne peut faire aucune critique grave des conclusions de faits de la cour d'investigation dans la mesure où elles conditionnaient la décision contre laquelle l'appel est interjeté.

Je ne veux pas laisser cet aspect de la question sans ajouter que je ne désire pas qu'on puisse me faire dire qu'un officier ou un pilote n'a pas droit à la protection de principe régissant un procès juste. En particulier, je suis certain qu'il a le droit de savoir ce qui est allégué contre lui et de pouvoir y répondre. Cependant, dans la présente affaire, une lecture de la transcription de l'audience met en évidence que l'appelant était bien représenté et il n'y a aucun doute qu'il savait ce qu'il devait répondre et qu'il a eu toutes les occasions pour le faire.

Avant de conclure, je désire exprimer une réserve en ce qui concerne le rapport de la cour d'investigation. Je ne veux pas que l'on considère que j'approuve ou désapprouve les conclusions établissant que les violations de la loi concernant la vitesse des navires dans le chenal n'étaient pas une cause d'abordage. Je pense qu'on doit pouvoir discuter le fait que, au moins dans certaines circonstances, un bâtiment dépassant la limite de vitesse légale doit être considéré comme fautif pour n'avoir pas pris une mesure propre à éviter le dommage, qu'il aurait pu prendre s'il avait manœuvré à la vitesse limite.

Pour les motifs susmentionnés, je conclus que l'appel doit être rejeté.

THURLOW, J.—I have reached the same conclusion.

While a great many detailed aspects of the matter were discussed in the course of the argument, the broad facts, as I view them, are that the appellant, who was navigating the *Maplebranch* in his proper side of the channel but, as the learned Commissioner found, extremely close to the centre line and at a speed some five knots in excess of the prescribed nine knot limit, when faced with the problem presented by the *Atlantic Skou* crossing the centre line into his side of the channel, elected to go to port and to attempt a starboard to starboard meeting with that vessel. The learned Commissioner described the invasion by the *Atlantic Skou* of the appellant's water as "momentary" and "slight" and found that the vessel "normally and gradually made the desired manoeuvre to return to her side." He also found that the appellant knew, or should have realized that that was what the *Atlantic Skou* would do.

The gravity of the conduct of the *Atlantic Skou* in exceeding the speed limit, in crossing the centre line when the *Maplebranch* was approaching, and in not having seen that vessel as early as she might have been seen, are not, as I see it, matters with which we are concerned in this appeal, either as being infractions of regulations or even as contributory causes of the collision. The question for us, as I view it, is simply whether the conduct of the appellant, in the situation that confronted him, warrants in law the punishment awarded.

On this, three points put forward in the course of argument call for consideration. The first of these is whether in the circumstances the action taken by the appellant was wrong. On this question I have no difficulty in concluding that the appellant's attempt to pass the *Atlantic Skou* starboard to starboard by going to port at a time when he knew, or ought to have expected, that the *Atlantic Skou* would attempt to regain her side of the channel by moving to starboard before meeting him, was a wrong manoeuvre. I would also regard it as a wrong manoeuvre for him, even if the turning of the *Atlantic Skou* to starboard were to be regarded as but one of several possible courses that the

LE JUGE THURLOW—Je suis parvenu à la même conclusion.

Bien qu'un grand nombre d'aspects détaillés de l'affaire aient été examinés au cours des plaidoiries, les faits simples tels que je les envisage, sont les suivants: l'appellant naviguait à bord du *Maplebranch* du bon côté du chenal, mais comme le savant commissaire l'a établi, extrêmement près de la ligne médiane et à une vitesse d'environ 5 nœuds au-dessus de la limite fixée à 9 nœuds; confronté avec le problème présenté par l'*Atlantic Skou* qui franchit la ligne médiane et passa de son côté du chenal, il choisit d'aller à bâbord et d'essayer de rencontrer ce navire tribord à tribord. Le savant commissaire décrivit l'empiètement de l'*Atlantic Skou* sur les eaux de l'appellant comme «momentané» et «léger» et établit que le navire «normalement et graduellement a fait la manœuvre désirable pour revenir de son côté». Il a aussi établi que l'appellant savait ou aurait dû se rendre compte que c'était ce que l'*Atlantic Skou* allait faire.

La gravité de la conduite de l'*Atlantic Skou* pour avoir dépassé la limite de vitesse, franchi la ligne médiane alors que le *Maplebranch* approchait, et n'avoir pas vu ce navire aussitôt qu'il était visible, ne constitue pas, à mon avis, des questions dont nous nous préoccupons dans cet appel, à titre d'infractions aux règlements ou même à titre de causes contributives de la collision. A mon avis, la question pour nous est simplement de savoir si la conduite de l'appellant, dans la situation à laquelle il était confronté, justifie en droit la sanction infligée.

A ce sujet, il faut prendre en considération les trois points avancés au cours des plaidoiries. Le premier est de savoir si dans ces circonstances, l'action entreprise par l'appellant était mauvaise. Il m'est aisé de conclure que ce point que la tentative de l'appellant de rencontrer l'*Atlantic Skou* tribord à tribord en allant à bâbord au moment où il savait, ou aurait dû prévoir que l'*Atlantic Skou* essaierait de regagner son côté du chenal en se dirigeant vers tribord avant de le rencontrer, était une manœuvre erronée. J'estimerai aussi qu'il a fait une manœuvre erronée même si on devait considérer le changement de direction de l'*Atlantic Skou* à tribord comme l'une des nombreuses routes possibles qu'il pou-

Atlantic Skou might undertake to follow. Only if the appellant had been able to eliminate the possibility of the *Atlantic Skou* turning to starboard—whether by communicating with her or otherwise—could the appellant's turning to port, in my opinion, have been justified as a correct as opposed to a wrong manoeuvre. Moreover, in the circumstances the making of such a move without such communication or assurance, without a signal, and without making the alteration of sufficient magnitude to open his green light to the *Atlantic Skou*, in my view, served to aggravate its wrongful character.

The second, and perhaps the strongest submission from the point of view of the appellant, was that even if turning to port, in the attempt to meet the *Atlantic Skou* starboard to starboard, was a wrong manoeuvre it was a mere error of judgment made in an emergency and was not a wrongful act or default within the meaning of s. 568(1)(a) of the *Canada Shipping Act*. Here it is to be observed that in evidence, which was cited by the learned Commissioner in his report, the appellant himself stated that when the first order to port from the course of 235° T was given, there was no urgency or emergency since, on the assumption on which it was based, that is to say, that the *Atlantic Skou* would not alter her course, the vessels would clear each other and that the alteration to port was not absolutely necessary but was made to make it less difficult for the *Atlantic Skou* to meet the *Maplebranch* green to green.

I do not think, however, that the matter was, or even appeared to the appellant to be, as simple as that. It seems possible that the appellant may have hoped that his going to port would be noticed and would itself persuade those on board the *Atlantic Skou* not to attempt a port to port meeting. But the appellant could not but be aware that no starboard to starboard meeting had been arranged. And from his point of view, as I see it, and as the learned Commissioner as well appears to have seen it, by far the most probable action to be expected from the *Atlantic Skou* was not that she would keep her course but that she would turn to starboard.

avait décider de suivre. Ce n'est que si l'appelant avait pu éliminer la possibilité du changement de direction à tribord de l'*Atlantic Skou*, soit en entrant en communication avec lui soit autrement, qu'à mon avis, l'appelant pouvait justifier son changement de direction à bâbord comme une manoeuvre appropriée par opposition à une manoeuvre erronée. En outre, dans ces circonstances, une telle manoeuvre opérée sans communication ou assurance préalable, sans signal et sans faire un changement d'une ampleur telle que sa lumière verte soit visible de l'*Atlantic Skou*, contribua, à mon avis, à aggraver son caractère fautif.

La deuxième affirmation et peut-être la plus solide du point de vue de l'appelant, était que même si le changement de direction à bâbord, en essayant de rencontrer l'*Atlantic Skou* tribord à tribord, était une manoeuvre erronée, c'était une simple erreur de jugement faite dans des circonstances critiques et non pas une faute ou prévarication selon l'acception de l'art. 568(1)a) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Il faut noter ici que dans la preuve, que le savant commissaire citait dans son rapport, l'appelant lui-même déclarait que lorsque le premier ordre à bâbord de la route de 235° T fut donné, il n'y avait ni urgence ni situation critique puisque, d'après l'hypothèse sur laquelle il se fondait, c'est-à-dire que l'*Atlantic Skou* n'allait pas changer sa route, les navires se seraient dégagés l'un de l'autre et que ce changement à bâbord bien que pas absolument nécessaire fut effectué pour faciliter la rencontre de l'*Atlantic Skou* avec le *Maplebranch* vert à vert.

Toutefois, je ne pense pas que l'affaire était ou même paraissait être aussi simple que cela à l'appelant. Il semble possible que l'appelant ait pu espérer que son passage à bâbord serait remarqué et suffirait à persuader l'équipage de l'*Atlantic Skou* de ne pas essayer d'effectuer une rencontre bâbord à bâbord. Mais l'appelant ne pouvait pas faire autrement que savoir que la rencontre tribord à tribord n'était pas prévue. Et de son point de vue, tel que je le vois et comme le savant commissaire semble aussi l'avoir vu, l'action de loin la plus vraisemblable qu'il pouvait attendre de l'*Atlantic Skou* n'était

In these circumstances the appellant's going to port in an attempt to meet the *Atlantic Skou* starboard to starboard, without having arranged for such a meeting, or having communicated his intention by signal or otherwise, and at a time when there were other more normal or more natural courses open to him, including reducing his speed, maintaining his course for a time, and going to starboard when the course of the *Atlantic Skou* became clear, appears to me, as I think it did to the learned Commissioner, to have been so extraordinary and unnatural a departure from the conduct to be expected of a competent pilot faced with similar situations as to fall well within the meaning of a "wrongful act or default" in s. 568 of the Act, as that expression has been interpreted in *Belisle v. The Minister of Transport*.

Moreover the necessity which appeared to the appellant to require and ultimately caused him to order hard aport, which brought the *Maplebranch* to the wrong side of the channel, if indeed the earlier turn to port had not already done so, was but the consequence of his action in making the earlier turn to port, and thus put him in breach of Article 25 of the Collision Regulations as the learned Commissioner found him to have been.

The remaining point was that the appellant's manoeuvre to port was not the cause of the collision and damage. I have already indicated my view that the question of the responsibility of the *Atlantic Skou* for the collision is not before the Court on this appeal, and as I see it, it can make no difference to the appeal whether the conduct of that vessel was a contributory cause of the collision or not. The only question that appears to me to arise is whether a wrongful act or default of the appellant was a cause of the collision and damage. On this point the argument ranged over the inevitability of the collision resulting from the *Atlantic Skou* turning to starboard, no matter which course the appellant might have adopted, from the time when he gave the order to port. Apart, however, from the advice which, as has already been indicated, we have received from our assessors,

pas qu'il maintiendrait sa route mais qu'il reviendrait à tribord.

Dans ces circonstances, le fait que l'appellant aille à bâbord pour essayer de rencontrer l'*Atlantic Skou* tribord à tribord, sans avoir préparé cette rencontre, ou sans avoir communiqué son intention par signal ou autrement, et à un moment où il y avait d'autres solutions plus normales ou plus naturelles qui lui étaient offertes, y compris réduire sa vitesse, maintenir sa route pendant un moment et aller à tribord quand la route de l'*Atlantic Skou* serait devenue libre, me semble, comme il a dû sembler au savant commissaire, être un manquement tellement extraordinaire et anormal à la conduite que l'on peut attendre d'un pilote compétent placé dans des situations semblables qu'il tombe bien dans le cadre d'une «faute ou prévarication» de l'art. 568 de la Loi, comme cette expression a été interprétée dans l'affaire *Belisle c. Le ministre des Transports*.

En outre le fait qu'il ait paru nécessaire à l'appellant de demander et finalement d'ordonner à bâbord toute, ce qui amena le *Maplebranch* du mauvais côté du chenal, si, bien sûr, le changement de direction précédent à bâbord ne l'avait pas déjà fait, n'était que la conséquence du précédent changement de direction à bâbord. Il viola ainsi l'art. 25 des Règles sur les abordages comme le savant commissaire l'en avait trouvé coupable.

Le dernier point était que la manœuvre de l'appellant à bâbord n'était pas la cause de l'abordage et des dommages. Selon mon point de vue que j'ai déjà indiqué, la question de la responsabilité de l'*Atlantic Skou* quant à l'abordage n'est pas pendante devant la Cour dans ce présent appel, et à mon avis, le fait que la conduite de ce navire était ou non une cause contributoire de l'abordage ne change rien à l'appel. La seule question qui me semble se poser, est de savoir si une faute ou prévarication de l'appellant était une cause de l'abordage et des dommages. Sur ce point, la plaidoirie porta sur le fait que l'abordage était inévitable à la suite du changement de direction de l'*Atlantic Skou* vers tribord, quelle que soit la route que l'appellant ait pu adopter à partir du moment où il donna l'ordre à bâbord. Toutefois, excepté l'avis que nous avons reçu, comme nous l'avons

that a collision was not rendered inevitable by the *Atlantic Skou* turning to starboard, I do not regard it as fairly arguable that the appellant's turning to port, without signalling or otherwise communicating the move to those in charge of the *Atlantic Skou*, was not in the circumstances at least one of the causes of the collision and damage.

On the further point of law raised with respect to the questions which the Court of formal investigation was asked to answer, I agree with what has been said by the Chief Justice, and I also wish to associate myself with his remarks regarding speed and the disabling effect of speed in excess of the prescribed limit therefor.

In my opinion the appeal fails and should be dismissed.

PERRIER D. J.—My comments will be very brief.

During my quarter-century on the bench of the Superior Court, I have rarely seen a case as carefully and capably prepared as this one. The statements of counsel are clear and precise, and their pleadings, even though it was an impossibility for both litigants to convince the Court at the same time, nevertheless gave a very thorough account of the issue.

I find myself in an unusual situation; as you know, this is a new experience which I very much appreciate, but at the same time it will be short-lived. As I shall not be back, I take this opportunity—and I am sure that at this time I can speak for my learned associates—to congratulate counsel very sincerely on having performed their duties so well.

I would simply like to point out that the appellant in his statement expressed regret—in very courteous terms—that the Honourable Mr. Justice Chevalier had not taken sufficient account of the evidence given by the witnesses Koenig and Forbes, and that he had found the credibility or preponderance of evidence to be on the side of the witnesses Keating, Mayotte and, above all, Lachance.

déjà indiqué, de nos assesseurs, selon lequel une collision n'était pas rendue inévitable par le changement de direction de l'*Atlantic Skou* vers tribord, je ne considère pas comme vraiment discutable que le changement de direction de l'appelant vers bâbord, son signal ou autre indication de changement à l'équipage de l'*Atlantic Skou*, n'était pas, dans ces circonstances, au moins une des causes de la collision et des dommages.

Sur le dernier point de droit soulevé par les questions auxquelles la cour d'investigation formelle devait répondre, je suis d'accord avec ce que le juge en chef a dit et je désire faire mienne ses remarques en ce qui concerne la vitesse et l'effet déroutant de la vitesse supérieure à la limite fixée en l'espèce.

A mon avis l'appel n'est pas bien fondé et doit être rejeté.

LE JUGE SUPPLÉANT PERRIER—Les commentaires seront très brefs:

Pendant le quart ($\frac{1}{4}$) de siècle où j'ai été sur le banc à la Cour supérieure, j'ai rarement vu un dossier préparé avec autant de soin et de compétence. Les factums des procureurs sont clairs et précis et leur plaidoirie, même si les deux (2) plaideurs n'ont pas pu réussir en même temps à convaincre la Cour, n'en ont pas été moins un exposé très approfondi de la question.

Pour moi je suis ici dans une drôle de situation; comme vous le savez, c'est une expérience nouvelle que j'apprécie beaucoup, mais c'est à la fois un début sans lendemain. Comme je ne reviendrai pas, je profite de l'occasion, et je suis sûr qu'en ce moment je puis être l'interprète de mes savants collègues, pour féliciter très sincèrement les procureurs qui ont si bien accompli leur devoir.

Je voudrais simplement souligner que l'appelant dans son factum, et ce d'une façon très courtoise d'ailleurs, a regretté que l'honorable juge Chevalier n'ait pas tenu suffisamment compte de la preuve fournie par les témoins Koenig et Forbes et qu'il ait accordé la crédibilité ou la prépondérance de la preuve aux témoins Keating, Mayotte et surtout Lachance.

I need not dwell at length upon the rules which should guide a Court of Appeal, as these have been applied on many, many occasions.

The Honourable Mr. Justice Chevalier saw and heard these witnesses, and consequently was in a position to observe their attitudes and behaviour, and to weigh their statements. The role of a Court of Appeal is not to substitute its assessment for that of the trial judge, except where there has been an obvious error.

It is my modest opinion, however, from the reading and analysis of the evidence, that the Honourable Mr. Justice Chevalier's assessment of the evidence adduced before him, far from including an obvious error which might give a Court of Appeal grounds for setting aside his decision, appears to be correct and well founded, and justifies his decision.

There is no need for me to repeat the very detailed judgments or to detract from the merit and brilliance of the views that have just been expressed; I will simply say that I share the opinion of the Honourable Chief Justice and the Honourable Mr. Justice Thurlow, and fully agree with their conclusion.

¹ Section 576(3) of the *Canada Shipping Act* provides that "where on any such investigation a decision has been given with respect to the . . . suspension of . . . the licence of a pilot, . . . an appeal lies from the decision to the Admiralty Court". Prior to June 1, 1971, "Admiralty Court" was defined by s. 2(1) of the *Canada Shipping Act* to mean "the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side". The *Federal Court Act*, 1971 (Can.), c. 1 (Schedule B), which came into force June 1, 1971, has amended that definition so that "Admiralty Court" in the *Canada Shipping Act* now means the Federal Court of Canada. By virtue of s. 30 of the *Federal Court Act*, the appeal under s. 576(3) of the *Canada Shipping Act* is now to the Appeal Division of the Federal Court, which is also known as the Federal Court of Appeal (s. 4 of the *Federal Court Act*). This is the first appeal to be heard by the Federal Court of Appeal.

² [Not reproduced in this report—Ed.]

³ I do not regard the Investigating Court's hypothetical reference to Rule 28(b) as a finding of an infraction thereof by the appellant.

Je n'ai pas à insister très longtemps sur les règles qui doivent guider une Cour d'appel, puisque ces règles ont été maintes et maintes fois appliquées.

L'honorable juge Chevalier a vu et entendu ces témoins et par conséquent il a pu constater leur attitude, leur comportement, et a pu peser leurs déclarations. Le rôle d'une Cour d'appel n'est pas de substituer son appréciation à celle du premier (1^{er}) juge, sauf dans le cas d'une erreur manifeste.

Or à mon humble avis l'analyse, la lecture et l'analyse de la preuve m'incitent à dire que l'appréciation faite par l'honorable juge Chevalier des témoignages qui ont été rendus devant lui, loin de comporter une erreur manifeste, ce qui pourrait justifier une Cour d'appel de renverser sa décision, me paraît exacte et bien fondée, et justifie sa décision.

Je n'ai pas à reprendre les jugements très élaborés, ni à ternir le mérite et l'éclat, des opinions qui viennent d'être exprimées; je conclus simplement en disant que je partage l'opinion de l'honorable juge en chef et de l'honorable juge Thurlow et que j'accepte entièrement leur conclusion.

¹ L'article 576(3) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* prévoit que «lorsque, dans une telle investigation, une décision a été rendue relativement à . . . la suspension du . . . brevet d'un pilote, . . . il peut être interjeté appel de cette décision à la Cour d'amirauté». Avant le 1^{er} juin 1971, «Cour d'amirauté» était définie par l'art. 2(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et signifiait «la Cour de l'Échiquier du Canada en sa juridiction d'amirauté». La *Loi sur la Cour fédérale*, 1971 (Can.), c. 1 (annexe B), qui est entrée en vigueur le 1^{er} juin 1971, a modifié cette définition de telle sorte que «Cour d'amirauté» dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* désigne désormais la Cour fédérale du Canada. En vertu de l'art. 30 de la *Loi sur la Cour fédérale*, un appel interjeté en vertu de l'art. 576(3) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* l'est maintenant devant la Division d'appel de la Cour fédérale, qui peut être appelée Cour d'appel fédérale (art. 4 de la *Loi sur la Cour fédérale*). Il s'agit en l'espèce du premier appel qu'entend la Cour d'appel fédérale.

² [Non-reproduit dans ce texte.—Ed.]

³ Je ne considère pas le renvoi hypothétique de la cour d'investigation à la Règle 28b) comme établissant la violation de cette dernière par l'appellant.