

A-110-72

The Ships *Kathy K* (also known as *Storm Point*) and *S.N. No. 1*, Egmont Towing & Sorting Ltd., Shields Navigation Ltd., Leonard David Helsing and James Iverson (*Appellants*) (*Defendants*)

v.

Marjorie Hexter Stein, for herself and as the widow of Charles Simmon Stein, deceased, and as a co-executrix of the estate of the said deceased, and Maurice Schwarz and William I. Stein, co-executors of the said estate (*Respondents*) (*Plaintiffs*)

Court of Appeal, Jackett C.J., Thurlow and Pratte JJ.—Vancouver, May 6-10, 13 and 17, 1974.

Shipping accident—Collision between sailboat and barge towed by tug—Apportionment of liability—Sailboat solely liable—Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 635 and Collision Regulations, Rules 20-24, 26-29, ss. 638, 639, 647 et seq., 718-726—National Harbours Board Act, R.S.C. 1970, c. N-8, s. 14 and Regs., ss. 25(1), 35(1), 37(1).

The tug *Kathy K*, of which the appellant (defendant) Helsing was captain and the appellant (defendant) Iverson was deckhand, was engaged in towing the unmanned barge *S.N. No. 1* in English Bay of Vancouver Harbour when a collision occurred between the barge and a sailboat manned by the deceased Charles Simmon Stein and his son, aged 16. The elder Stein lost his life in the collision. Action was brought by the executors of the deceased Stein against the appellants (defendants) for damages, on behalf of the deceased's wife and children, under Part XIX of the *Canada Shipping Act*. The Trial Judge apportioned the liability 75 per cent to the defendants' tug and 25 per cent to the sailboat of the deceased. The defendants appealed.

Held, (Thurlow J. dissenting) the appeal is allowed. The negligence of the deceased and his son in handling the sailboat was solely to blame for the collision and the action should be dismissed. The priority of a sailing vessel over a power-driven vessel, in terms of the *Collision Regulations*, Rules 20(a) and 21, even if applicable, does not operate to determine civil liability. Neither the tug nor the sailboat was navigating on the basis of the Rules. Moreover, the priority is inapplicable, because Rule 27 makes it subject to the circumstances. Here, it would have been improper navigation for a 16' sailboat, which is highly manoeuvrable, to put a large commercial craft (such as a tug and tow) that is difficult to manoeuvre, in a position where the large unmanoeuvrable craft would be faced with a duty to "keep out of the way", of the sailboat in the manner contemplated by Rules 20(a) and 21. Once the confusion caused by the consideration of Rule 20(a) is eliminated, the conclusion is reached that the collision resulted from a complete failure

A-110-72

Les navires *Kathy K* (connu également sous le nom de *Storm Point*) et *S.N. N° 1*, Egmont Towing & Sporting Ltd., Leonard David Helsing et James Iverson (*Appellants*) (*Défendeurs*)

c.

Marjorie Hexter Stein, en son nom ainsi qu'en qualité de veuve de feu Charles Simmon Stein et de co-exécutrice de la succession de ce dernier, Maurice Schwarz et William I. Stein, co-exécuteurs de ladite succession (*Intimés*) (*Demandeurs*)

Cour d'appel, le juge en chef Jackett, les juges Thurlow et Pratte—Vancouver, les 6-10, 13 et 17 mai 1974.

Accident maritime—Abordage entre un voilier et une péniche tirée par un remorqueur—Partage de la responsabilité—Seul le voilier est responsable—Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 635 et Règles 20-24, 26-29 des Règles sur les abordages, art. 638, 639, 647, et suiv., 718-726—Loi sur le Conseil des ports nationaux, S.R.C. 1970, c. N-8, art. 14 et Règlements, art. 25(1), 35(1) et 37(1).

Le remorqueur *Kathy K*, dont l'appellant (défendeur) Helsing était le capitaine et l'appellant (défendeur) Iverson matelot de pont, touait la péniche sans équipage, *S.N. N° 1*, dans la baie English, dans le port de Vancouver, lorsque survint un abordage entre la péniche et un voilier sur lequel se trouvaient Charles Simmon Stein et son fils âgé de 16 ans. Le père fut tué dans l'accident. Les exécuteurs testamentaires de feu Stein intentèrent une action en dommages-intérêts contre les appelants (défendeurs), au nom de l'épouse et des enfants du défunt, en vertu de la Partie XIX de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Le juge de première instance attribua 75% de la responsabilité au remorqueur des défendeurs et 25% au voilier du défunt. Les défendeurs ont interjeté appel.

Arrêt (le juge Thurlow dissident): l'appel est accueilli. L'abordage n'est imputable qu'à la négligence du défunt et de son fils dans la manœuvre du voilier et l'action aurait dû être rejetée. Même si l'on pouvait appliquer les Règles 20(a) et 21 des *Règles sur les abordages*, selon lesquelles le voilier avait priorité sur le navire à propulsion mécanique, ces règles ne permettent pas de déterminer la question de la responsabilité civile. Ni le remorqueur ni le voilier ne naviguaient en conformité des règles. En outre, la règle de priorité est inapplicable puisqu'en vertu de la Règle 27, elle dépend des circonstances. En l'espèce, un voilier de 16 pi., très maniable, effectuerait une manœuvre incorrecte s'il obligeait un bâtiment commercial, volumineux et difficile à manoeuvrer (comme un remorqueur tirant une péniche), à se mettre dans une situation telle qu'il serait tenu de «s'écarter de la route» du voilier de la manière prévue aux Règles 20(a) et 21. Une fois la confusion résultant de la prise en considération de la Règle 20(a) éliminée, on peut conclure que l'abor-

on the part of those in the sailboat to keep any look-out as to where they were going. Rule 29 provides that nothing in the Rules shall exonerate any vessel from "the consequence of any neglect to keep a proper look-out."

The question whether apportionment, on the basis of contributory negligence, was applicable under section 638 of the *Canada Shipping Act*, on which the parties relied, or whether it was rendered inapplicable to a claim for loss of life under section 639(2) was a decision unnecessary to consider in view of the finding that the deceased was wholly to blame.

Per Thurlow J. (dissenting): The finding of the Trial Judge, that a cause of the collision was the failure of those on board the sailboat to keep a proper look-out and to take earlier action to avoid colliding with the tug and barge, should be affirmed. But there was also fault on the part of those operating the tug and barge who contributed to the collision. By letting out too much towline and proceeding too fast, the defendant Helsing had so incapacitated himself from controlling the barge and bringing it to a stop within a reasonable distance, that when the prospect of a possible collision arose, he could not take effective action. The Trial Judge's finding of liability should be varied by assessing 50 per cent to the sailboat and 50 per cent to the tug.

H.M.S. Sans Pareil [1900] P. 267; *The Lionel v. Manchester Merchant* [1970] S.C.R. 538; *SS. Cape Breton v. Richelieu and Ontario Navigation Co.* (1905) 36 S.C.R. 564; *S.S. Devonshire (Owners) v. Barge Leslie (Owners)* [1912] A.C. 634; *Sparrows Point v. Greater Vancouver Water District* [1951] S.C.R. 396; *Algoma Central & Hudson Bay Ry. Co. v. Manitoba Pool Elevators Ltd.* [1964] Ex.C.R. 505, considered.

APPEAL.

COUNSEL:

D. B. Smith and W. Esson for appellants.
J. R. Cunningham for respondents.

SOLICITORS:

Bull, Housser & Tupper, Vancouver, for appellants.
Macrae, Montgomery, Spring & Cunningham, Vancouver, for respondents.

The following are the reasons for judgment delivered orally in English by

JACKETT C.J.: This is an appeal from a judgment of the Trial Division holding in effect

dage résulte du fait que les personnes se trouvant à bord du voilier ont totalement négligé de surveiller leur route. La Règle 29 prévoit que rien dans les règles ne doit exonérer un navire «des conséquences d'une négligence . . . dans la mise en œuvre d'une veille appropriée.»

^a Vu la conclusion, selon laquelle l'abordage est totalement imputable au défunt, il est inutile de trancher la question de savoir si, en se fondant sur la négligence contributive, on pouvait répartir la responsabilité en vertu de l'article 638 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* invoqué par les parties, ou si, au contraire, cet article ne s'appliquait pas à une réclamation résultant d'un décès, aux termes de l'article 639(2).

^b Le juge Thurlow (dissident): Il conviendrait de confirmer la conclusion du juge de première instance selon laquelle une des causes de l'abordage est imputable aux personnes se trouvant à bord du voilier, car elles ont omis de mettre en œuvre une veille appropriée et de faire à temps les manœuvres nécessaires pour éviter un abordage avec le remorqueur et la péniche. Les personnes pilotant le remorqueur et la péniche ont également commis des fautes qui ont contribué à l'abordage. En laissant filer une trop grande longueur de câble de remorque et en avançant à trop grande vitesse, le défendeur Helsing s'est mis dans l'impossibilité de rester maître de la péniche ou de l'arrêter complètement sur une distance raisonnable de sorte que, lorsqu'est apparu le risque d'abordage, il n'a pu prendre les mesures nécessaires pour l'éviter. Il faudrait donc modifier la répartition de la responsabilité établie par le juge de première instance en attribuant 50% de la responsabilité au voilier et 50% au remorqueur.

^c Arrêts examinés: *H.M.S. Sans Pareil* [1900] P. 267; *Le Lionel c. Manchester Merchant* [1970] R.C.S. 538; *SS. Cape Breton c. Richelieu and Ontario Navigation Co.* (1905) 36 R.C.S. 564; *S.S. Devonshire (Owners) c. Barge Leslie (Owners)* [1912] A.C. 634; *Sparrows Point c. Greater Vancouver Water District* [1951] R.C.S. 396; *Algoma Central & Hudson Bay Ry. Co. c. Manitoba Pool Elevators Ltd.* [1964] R.C.É. 505.

^d APPEL.

AVOCATS:

D. B. Smith et W. Esson pour les appelants.
J. R. Cunningham pour les intimés.

^e

PROCUREURS:

Bull, Housser & Tupper, Vancouver, pour les appelants.
Macrae, Montgomery, Spring & Cunningham, Vancouver, pour les intimés.

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

^f LE JUGE EN CHEF JACKETT: Appel est interjeté d'un jugement de la Division de première

that the appellant *S.N. No. 1*, a barge, and the appellant *Kathy K*, a tug, were 75 per cent. responsible for the death of Charles Simmon Stein resulting from a collision in Vancouver Harbour between the barge and a sailing boat operated by Stein and his sixteen-year-old son.

The judgment of the Trial Division (in an Admiralty action under the fatal accident provisions of the *Canada Shipping Act* (Part XIX) and a counterclaim to limit liability under sections 647 *et seq.* of that Act), in addition to holding the tug and barge, on the one hand, and the sailing boat, on the other hand, responsible for the collision in the proportions of 75 per cent. to 25 per cent., held

(a) that the owner and operator of the tug and barge were not entitled to limit their liability, and

(b) that the defendant Helsing, who was in command of the tug, could limit his liability on the basis of a limitation tonnage of 600 tons,

and referred the amount of the damages to a referee.¹

The appeal attacked the finding concerning responsibility for the collision, the finding that the owner and operator could not limit liability and the finding that the defendant Helsing could

¹ The form of the judgment is explained by a paragraph in the reasons of the learned Trial Judge [[1972] F.C. 585], reading as follows [at page 586]:

Counsel for all parties agreed at the trial that the trial evidence be restricted to the issues as to (1) liability for the collision and (2) as to whether the defendants are entitled to limit liability under the *Canada Shipping Act*. Counsel also agreed that it should be left for a subsequent hearing to (1) assess the damages to which the plaintiffs are entitled and, if a decree limiting liability is granted, (2) to decide the equivalent value in Canadian funds of a "gold franc" as defined in the *Canada Shipping Act*.

Presumably other facts, such as the fact that Stein's death was caused by the collision, were not in issue by the time of the trial. The basis of the liability of the owner of the tug and barge is not apparent but there is no issue with regard thereto on the appeal and there does not appear to have been any such issue at trial.

instance décidant que la péniche *S.N. N° 1*, appelante, et le remorqueur *Kathy K*, appellant, étaient responsables à 75% du décès de Charles Simmon Stein à la suite d'un abordage, dans le port de Vancouver, entre la péniche et un voilier manœuvré par Stein et son fils âgé de seize ans.

La Division de première instance (siégeant en amirauté en vertu des dispositions relatives aux accidents mortels de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (Partie XIX) et une demande reconventionnelle afin de limiter la responsabilité en vertu des articles 647 et suivants de la Loi) décida non seulement que le remorqueur et la péniche étaient responsables de l'abordage à 75% et le voilier à 25%, mais aussi que:

a) le propriétaire et l'exploitant du remorqueur et de la péniche n'étaient pas autorisés à limiter leur responsabilité, et que

b) le défendeur Helsing, qui pilotait le remorqueur, pouvait limiter sa responsabilité en se fondant sur une jauge de 600 tonnes,

et renvoya la question du montant des dommages-intérêts à un arbitre.¹

L'appel conteste la conclusion fixant les responsabilités dans l'abordage, la conclusion que le propriétaire et l'exploitant ne pouvaient limiter leur responsabilité et la conclusion que le

¹ Le passage suivant des motifs prononcés par le savant juge de première instance [[1972] C.F. 585], explique la forme de ce jugement [à la page 586]:

Les avocats de toutes les parties ont accepté à l'instruction de limiter la preuve aux questions portant sur (1) la responsabilité de l'abordage et (2) le point de savoir si les défendeurs ont le droit de limiter leur responsabilité en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Les avocats sont également convenus de reporter à une audience ultérieure (1) la question de l'évaluation des dommages-intérêts auxquels les demandeurs ont droit et, s'il est rendu une décision limitant la responsabilité, (2) celle de la détermination de la valeur équivalente en monnaie canadienne du «franc or» défini dans la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Il faut donc présumer que d'autres faits, comme par exemple le fait que le décès de Stein résulte de l'abordage, n'étaient pas en litige au moment du procès. Le fondement de la responsabilité du propriétaire du remorqueur et de la péniche n'est pas manifeste, mais ce point n'est aucunement en litige en appel et il ne le fut apparemment pas en première instance.

limit on the basis of a limitation tonnage of 600 tons instead of a tonnage of 300 tons.²

During the course of argument on the question as to whether responsibility was properly apportioned, reference was made to section 638 of the *Canada Shipping Act*, on which both parties relied for any such apportionment, and this brought out the fact that that provision does not apply to a claim in respect of loss of life, which class of claim would appear to be governed by section 639, subsection (2) of which would appear to preserve defences otherwise available. Superficial reference to such cases as *S.S. Devonshire (Owners) v. Barge Leslie (Owners)*,³ *Sparrows Point v. Greater Vancouver Water District*⁴ and *Algoma Central & Hudson Bay Ry. Co. v. Manitoba Pool Elevators Ltd.*⁵ raises the possibility that, on the Trial Judge's findings of fault in this case, the action should have been dismissed by reason of contributory negligence of the deceased.⁶ In my view, however, and this was communicated to counsel at the end of the argument, if our conclusions on the points that were argued make it necessary to decide this question, the parties should have an opportunity to make submissions in writing with regard thereto.

² The Court intimated at the end of argument for the appellants that it did not require to hear counsel for the respondent on the third point.

³ [1912] A.C. 634.

⁴ [1951] S.C.R. 396, per Rand J. at p. 411.

⁵ [1964] Ex.C.R. 505, per Wells D.J.A. at pp. 518-19.

⁶ Compare section 719 of the *Canada Shipping Act*, which confers the right of action in respect of loss of life "against the same defendants against whom the deceased would have been entitled to maintain an action in the Admiralty Court". Attention might particularly be drawn to the reasons of Lord Atkinson in the *S.S. Devonshire* case, where he said at pp. 650-51:

The point upon which controversy arises between the parties is as to how these particular instances are to be regarded, and what is the conclusion to be deduced from them. Counsel on behalf of the appellants contend that they are but applications of an old and general principle of admiralty law, differing altogether from the principle of the common law, that there is to be contribution between tortfeasors, and that each delinquent is only to be mulcted according to the degree of his culpability for the joint wrong; that for convenience in practice the damages have been divided into equal moieties, but that the principle

défendeur Helsing pouvait limiter sa responsabilité en se fondant sur une jauge de 600 tonneaux au lieu de 300 tonneaux.²

Au cours des débats portant sur la question de savoir si la responsabilité avait été correctement répartie, on se reporta à l'article 638 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* sur lequel les deux parties s'appuient à cet égard, ce qui révéla que cette disposition ne s'applique pas à une réclamation résultant d'un décès; cette catégorie de réclamations est apparemment régie par l'article 639, dont le paragraphe (2) semble maintenir les moyens de défense valables dans les autres cas. On a mentionné, sans les approfondir, certains arrêts tels que *S.S. Devonshire (Owners) c. Barge Leslie (Owners)*,³ *Sparrows Point c. Greater Vancouver Water District*⁴ et *Algoma Central & Hudson Bay Ry. Co. c. Manitoba Pool Elevators Ltd.*⁵. Ces arrêts soulèvent la possibilité que le juge de première instance, après avoir conclu en l'espèce sur la question de la faute, aurait dû rejeter l'action en se fondant sur la négligence contributive du défunt.⁶ A mon avis, cependant, comme je l'ai indiqué aux avocats à la fin des débats, si nos conclusions sur les questions discutées rendent nécessaires une décision sur ce point, les parties devraient avoir l'occasion de présenter leurs prétentions par écrit à cet égard.

² La Cour fit savoir à la fin des plaidoiries des appelants qu'elle ne demanderait pas à l'avocat des intimés de présenter sa plaidoirie sur le troisième point.

³ [1912] A.C. 634.

⁴ [1951] R.C.S. 396, rendu par le juge Rand, à la p. 411.

⁵ [1964] R.C.É. 505, rendu par le juge suppléant Wells, aux pp. 518-19.

⁶ Comparer avec l'article 719 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui confère le droit d'intenter une action par suite d'un décès, «contre les mêmes défendeurs à l'égard desquels le défunt aurait eu droit de soutenir une action devant la Cour d'amirauté». On pourrait s'arrêter aux motifs prononcés par lord Atkinson dans l'affaire *S.S. Devonshire*, où il déclare aux pp. 650 et 651:

[TRADUCTION] La controverse entre les parties porte sur le point de savoir comment traiter ces cas particuliers et quelle conclusion il convient d'en tirer. L'avocat des appelants soutient qu'il ne s'agit là que d'applications d'un ancien principe général d'amirauté, différant totalement du principe applicable en *common law*, selon lequel les coauteurs d'un délit civil sont tenus de le réparer et que la réparation de chacun est fonction de son degré de culpabilité dans la faute commune; que, pour plus de commodité, les dommages-intérêts ont été divisés en parts égales, mais que le principe susmentionné est la véritable origine de la

I turn now to the questions that were argued.

The first question to be decided is whether the collision that took place between the 30' by 80' appellant barge and the 16½' Stein sailing boat on June 27, 1970 was caused by the fault of the Master of the 15' by 49' appellant tug, by the fault of those operating the sailing boat, or by the fault of both.

Any attempt to trace with precision the respective courses and speeds of the tug (with its barge) and the sailing boat in relation to each other and to determine with precision what steps were taken at particular points of time on the respective vessels is doomed to failure having regard to the state of the evidence. I, accordingly, limit myself to a statement in general terms of what, as I appreciate it on the balance of probability, did happen. When I refer to a specific speed or other fact in mathematical terms, I will use the mathematical term generally used in the evidence without in any way basing my conclusions on its being anything more than an extremely rough approximation.

Immediately prior to the manoeuvres that led to the collision, the *tug and barge* had emerged into English Bay from False Creek with the barge close-hauled to the tug, the line between the two had been let out to 150' and their speed had been increased to 7 to 7½ knots as they proceeded along the fairway marked out on the

above mentioned is the true origin of the limitation of damages as practised; while on the other hand counsel for the respondents contend that these instances are merely exceptions to the general rule or principle of law, common to Courts both of common law and admiralty, that there is not to be contribution between joint tortfeasors, and that each is liable for the entire damages inflicted on an innocent person by their joint wrong.

and at page 657:

... I think the contention of the respondents is right, that the cases relied upon by the appellants as applications of the alleged principle of admiralty law for which they contend are in truth special exceptions from the general rule enforced in the Courts of Common Law and Admiralty alike, namely, that there is to be no contribution between tortfeasors, that all these exceptions are covered, protected, and perpetuated by s. 25, sub-s. 9, of the Judicature Act of 1873.

Je vais examiner maintenant les questions plaidées.

Il faut déterminer d'abord si l'abordage survenu le 27 juin 1970, entre la péniche de l'appellant, mesurant 30 pi. par 80 pi., et le voilier de Stein, mesurant 16½ pi. de long, résulte de la faute du capitaine du remorqueur de l'appellant, mesurant 15 pi. par 49 pi., ou de celle des personnes manœuvrant le voilier ou bien de leur faute commune.

Toute tentative de retracer ou déterminer avec précision les trajets et vitesses respectifs du remorqueur (tirant la péniche) et du voilier, l'un par rapport à l'autre, et de déterminer avec précision les manœuvres à bord des navires respectifs à certains moments donnés, est vouée à l'échec compte tenu de l'état de la preuve. Je vais donc me limiter à exposer dans les grandes lignes ce qui est arrivé, vu ce que j'ai pu déduire en me fondant sur la prépondérance des probabilités. Lorsque je mentionnerai une vitesse donnée ou autre élément chiffré, ce chiffre sera celui généralement utilisé dans la preuve, et, dans mes conclusions je tiendrai compte du fait qu'il s'agit au mieux d'approximations très grossières.

Immédiatement avant les manœuvres qui ont causé l'abordage, *le remorqueur et la péniche* sont entrés dans la baie English en provenance de False Creek, la péniche étant à ce moment attachée au remorqueur au plus près; on a alors laissé filer le câble de remorque sur une longueur de 150 pi. et augmenté leur vitesse jus-

limitation des dommages-intérêts telle qu'elle est pratiquée. Par contre, l'avocat des intimés soutient que ces exemples ne sont que des exceptions à la règle ou au principe de droit commun aux tribunaux de *common law* et d'amirauté, selon lequel les coauteurs d'un délit civil sont solidaires, chacun étant responsable de l'ensemble des dommages subis par une personne innocente et résultant de leur faute commune.

et à la page 657:

[TRADUCTION] ... J'estime que les intimés ont raison d'affirmer que les affaires sur lesquelles les appelants s'appuient comme étant des applications du prétendu principe d'amirauté, sont en fait des exceptions à la règle générale appliquée de la même manière dans les tribunaux de *common law* et d'amirauté, savoir, que les coauteurs d'un délit civil sont solidaires et que toutes ces exceptions sont prévues, protégées et maintenues par l'art. 25, par. 9 de la *Judicature Act* de 1873.

chart from False Creek in the general direction of Ferguson Point. The Master of the tug then observed that one of a number of sailing boats on his starboard bow had veered off from the group and was proceeding on what appeared to be a collision course.⁷

Immediately prior to the manoeuvres that led to the collision, the *sailing boat* was sailing in company with two similar racing boats in practice manoeuvres and without keeping any lookout ahead, its crew's view ahead being very substantially blocked by its spinnaker sail. At about the same time that the tug Master took special note of the sailing boat, the sailing boat skipper caught a glimpse of the tug but (inexplicably, having regard to the physical arrangement of things) did not see the barge.⁷

When the tug's Master became conscious of the sailing boat's potential danger, he made a 15° port turn and started to slow down his tug; and, when the sailing boat's skipper glimpsed the tug, he made a 20° port turn.

From the time when the sailing boat's skipper made that 20° port turn until the moment of collision, he made no effort to ascertain what was ahead of him. He was satisfied that he had avoided the tug without difficulty. He remained unconscious of the presence of the barge.

Whether the sailing boat continued on the course resulting from the 20° port turn, as its skipper testified, or whether, after passing the tug, it made a turn to starboard to resume its prior course, as submitted on behalf of the appellants, is doubtful. In either event, within two or three minutes from making the 20° port turn, the sailing boat found itself between the

⁷ While the learned Trial Judge states that the tugboat Master says that one of the sailboats appeared to veer off and to proceed in his general direction "when it was about 4/10 mile away", the point was explored in the course of the argument of the appeal and no evidence was found that the sailing boat was on a collision course for any substantial time before it made its 20° port turn. It also appeared, from a scrutiny of the evidence, that the sailing boat had made a prior alteration toward the wind, which presumably brought it on to the collision course.

qu'à 7 ou 7½ nœuds alors qu'ils avançaient dans le chenal indiqué sur la carte comme allant de False Creek dans la direction générale de la pointe Ferguson. Le capitaine du remorqueur s'aperçut alors qu'un des voiliers se trouvant à tribord avant s'était détaché du groupe et s'avancait selon une direction qui pouvait faire craindre un abordage.⁷

Immédiatement avant les manoeuvres qui ont causé l'abordage, le *voilier*, en compagnie de deux voiliers de course semblables, effectuait des manoeuvres d'entraînement sans exercer une veille appropriée, la vue vers l'avant étant pratiquement bloquée par le spinnaker. C'est à peu près au même moment que le capitaine du remorqueur remarqua le voilier et que le patron du voilier aperçut le remorqueur, mais pas la péniche (ce qui est inexplicable vu la disposition réelle des choses).⁷

Lorsque le capitaine du remorqueur a pris conscience du danger possible que présentait le voilier, il vira de 15° vers bâbord et commença à faire ralentir le remorqueur; lorsque le patron du voilier aperçut le remorqueur, il vira de 20° vers bâbord.

Entre le virage de 20° vers bâbord et l'abordage, le patron du voilier ne fit aucun effort pour s'assurer de ce qui se trouvait en avant de lui. Il était sûr d'avoir évité le remorqueur sans difficulté. Il n'était toujours pas conscient de la présence de la péniche.

La question de savoir si le voilier a continué sa route dans la direction amorcée par le virage de 20° vers bâbord, comme l'affirme le patron, ou si, après avoir dépassé le remorqueur, le voilier a viré vers tribord afin de reprendre sa route initiale, comme le prétendent les appellants, reste douteuse. De toute manière, deux ou trois minutes après le virage de 20° vers bâbord,

⁷ Bien que, selon le savant juge de première instance, le capitaine du remorqueur ait déclaré qu'apparemment l'un des voiliers avait viré de bord et filait à peu près dans sa direction «alors qu'il était à environ 4/10 de mille de lui», cette question a été examinée en appel et rien ne démontre que le voilier a suivi une direction pouvant faire craindre un abordage pendant une période de temps importante, avant de virer de 20° vers bâbord. Il semble aussi, après examen minutieux de la preuve, que le voilier avait auparavant viré au vent, ce qui apparemment l'avait mis dans une direction pouvant faire craindre un abordage.

tug and the barge where it collided with the barge near the centre of the front of the barge. (According to the appellants' submissions, the collision took place after the sailing boat had made a further panicky turn to port.)

It must be emphasized that those on the sailing boat never saw the barge before they found themselves between the tug and the barge in such a plight that collision was inevitable—and this notwithstanding the fact that conditions were such that any lookout forward would have brought the barge's presence very forcibly to their attention.

By the time of the collision, the speed of the barge had been slowed down very substantially as appears from the fact that the sailing boat skipper, after being thrown out, only had to swim 10 to 15 feet to return to his boat and from the fact that another similar sailing boat was able to sail all the way around the barge very shortly after the collision.

The evidence is that the sailing boat was about 1000' from the tug when it made its 20° port turn. The sailing boat's skipper estimated his speed before that turn at 3 knots and his speed after that turn at 2 knots. Like all the other approximations, these estimates must be regarded as subject to large allowances for error.

What I have summarized represents, in my view, the salient facts in so far as they bear on the question of responsibility for the collision.

The determination of that question, in my view, depends upon what application, if any, Rule 20(a) of the *Collision Regulations* has to that question. Rule 20(a) and Rule 21, with which it must be read, read, in part, as follows:

Rule 20.

(a) When a power-driven vessel and a sailing vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, except as provided for in Rules 24 and 26, the power-driven vessel shall keep out of the way of the sailing vessel.

Rule 21.

Where by any of these Rules one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.

le voilier se retrouva entre le remorqueur et la péniche, puis heurta celle-ci presque au milieu de l'avant. (Selon les prétentions des appelants, l'abordage s'est produit après que le voilier eut effectué un nouveau virage vers bâbord dans un mouvement de panique.)

Il faut souligner que les personnes se trouvant à bord du voilier n'ont vu la péniche qu'au moment où celui-ci se trouvait déjà entre le remorqueur et la péniche dans une position telle que l'abordage était inévitable—et ce, bien que dans les circonstances, un simple coup d'œil vers l'avant eût suffi à leur faire remarquer la péniche.

Au moment de l'abordage, la péniche avait énormément ralenti comme le démontre le fait que le patron du voilier, après être tombé par-dessus bord n'eût à nager que 10 à 15 pieds pour revenir à son bateau et le fait qu'un voilier semblable ait pu faire le tour de la péniche tout de suite après l'abordage.

D'après la preuve, le voilier se trouvait à environ 1,000 pi. du remorqueur lorsqu'il vira de 20° vers bâbord. Le patron du voilier estime sa vitesse à 3 nœuds avant de virer et à 2 nœuds après. Comme toutes les autres approximations, on doit considérer ces données comme sujettes à de larges marges d'erreur.

Le résumé que je viens de donner représente, à mon avis, l'ensemble des faits saillants, du moins en ce qui concerne la question des responsabilités dans l'abordage.

La décision sur cette question dépend, à mon avis, de savoir si l'on peut, de quelque façon, lui appliquer la Règle 20(a) des *Règles sur les abordages*. La Règle 20(a) et la Règle 21, qui doivent être lues en corrélation, se lisent en partie comme suit:

Règle 20.

a) Lorsque deux navires l'un à propulsion mécanique et l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire à propulsion mécanique doit s'écarter de la route du navire à voiles, sauf exceptions prévues aux Règles 24 et 26.

Règle 21.

Lorsque d'après les présentes Règles, l'un des deux navires doit changer sa route, l'autre navire doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse.

As it seems to me, the matter may be considered in two stages. In the first place, it may be considered on the assumption that, properly construed, Rule 20(a) was applicable in the circumstances of this case. In my view, even on that assumption, it does not operate to determine the question of civil liability. In the second place, it may be considered from the point of view as to what application, if any, Rule 20(a), properly construed, has in the circumstances of this case. In my view, properly construed, Rule 20(a) has no application to the circumstances.

I will first consider the first of these two approaches.

Rightly or wrongly, neither those on board the sailing boat, nor the tug Master, were navigating on the basis of Rule 20(a) and Rule 21. The sailing boat's skipper testified that it was his practice to give way to large vessels and the tug Master, by his testimony, indicated clearly that he was navigating on the assumption that small sailing craft would give way to him. Furthermore, the sailing boat, somewhat belatedly but in ample time, did give way to the tug and did not "keep her course and speed" as she would have been required to do by Rule 21 if she had been navigating on the basis that Rule 20(a) and Rule 21 were applicable in the circumstances.⁸

⁸ I am of the view that it would have been "improper navigation" for a 16' sailing boat, which is highly manoeuvrable, to put a large commercial craft that is difficult to manoeuvre (such as a tug and tow) in a position where the large unmanoeuvrable craft would be faced with a duty to "keep out of the way" of the 16' sailing craft in the manner contemplated by Rule 20(a) and Rule 21 even if Rule 20(a) properly construed applied in the circumstances. Rule 27 would come into play in such circumstances. It reads, in part:

Rule 27.

In obeying . . . these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances, including the limitations of the craft involved, which may render a departure from the above Rules necessary in order to avoid immediate danger.

Compare "*H.M.S. Sans Pareil*" [1900] P. 267, at pp. 282-83, and *The Lionel v. The Manchester Merchant* [1970] S.C.R. 538, per Ritchie J. at pp. 544, *et seq.*

Il me semble qu'on peut examiner la question en deux temps. En premier lieu, on peut supposer que la Règle 20a), correctement interprétée, était applicable aux circonstances de l'espèce. A mon avis, même à partir d'une telle hypothèse, elle ne permet pas de déterminer la question de la responsabilité civile. En second lieu, on peut examiner la question du point de vue de l'application, le cas échéant, de la Règle 20a), correctement interprétée, aux circonstances de l'affaire. A mon avis, la Règle 20a), correctement interprétée, ne s'applique pas aux circonstances.

Je vais d'abord examiner la première de ces deux approches.

A tort ou à raison, ni les personnes se trouvant à bord du voilier ni le capitaine du remorqueur ne naviguaient en se conformant aux Règles 20a) et 21. Le patron du voilier témoigna qu'il avait l'habitude de laisser le passage aux gros navires et le capitaine du remorqueur indiqua clairement dans son témoignage qu'il présu- mait en manoeuvrant que les petits voiliers lui laisseraient le passage. En outre, le voilier, sans doute un peu tardivement, mais certainement à temps, a laissé le passage au remorqueur, et n'a pas «conservé sa route ni maintenu sa vitesse» comme il aurait dû le faire en vertu de la Règle 21 s'il avait navigué en présumant que les Règles 20a) et 21 s'appliquaient alors.⁸

⁸ Je suis d'avis qu'un voilier de 16 pi., très manoeuvrable, aurait effectué «des manoeuvres incorrectes» s'il avait obligé un bâtiment commercial, volumineux et difficile à manoeuvrer (comme un remorqueur tirant un navire) à se mettre dans une situation telle que ce bâtiment important et difficilement manoeuvrable serait tenu de «s'écarter de la route» du voilier de 16 pi. de la manière prévue à la Règle 20a) et à la Règle 21, même si la Règle 20a), correctement interprétée, s'appliquait en l'espèce. La Règle 27 s'appliquerait dans ce cas. Elle se lit en partie comme suit:

Règle 27.

En appliquant . . . les présentes Règles, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et d'abordage, ainsi que de toutes circonstances particulières, y compris les possibilités des navires et hydravions en jeu, qui peuvent entraîner la nécessité de s'écarter des Règles ci-dessus pour éviter un danger immédiat.

Comparez avec les arrêts: «*H.M.S. Sans Pareil*», [1900] P. 267, aux pp. 282 et 283, et *Le Lionel c. Le Manchester Merchant*, [1970] R.C.S. 538, jugement rendu par le juge Ritchie, aux pp. 544 et suiv.

In my view, therefore, Rule 20(a) cannot be resorted to to determine responsibility for this collision.⁹

Once the confusion caused by consideration of Rule 20(a) is eliminated, the matter, in my view, becomes relatively simple. The collision was the result of a complete failure on the part of those in the sailing boat to keep any lookout as to where they were going. Had they kept any reasonably adequate lookout, they would have become aware of the presence of the barge at the same time that they became aware of the presence of the tug. Had they been aware of the presence of the barge and if the 20° port turn was not adequate to miss the barge, steps to avoid it could have been taken, during the time taken to traverse the approximately 1000' that had to be traversed by the approaching vessels, even if it had been necessary to turn the sailing boat into the wind so as to bring it to a stop until the barge passed by. If, on the other hand, the 20° port turn was adequate to miss the barge and the collision was caused, as contended for the appellants, by a subsequent starboard turn back to course, a knowledge of the presence of the barge that would have resulted from any reasonable lookout ahead would have avoided any such foolhardy conduct.¹⁰

⁹ That being so, it follows, in my view, that the various findings of fault that were only "causative" of the collision on the view that they had resulted in the tug having incapacitated itself from complying with Rule 20(a) also become irrelevant. I refer particularly to the learned Trial Judge's findings that the tug was going too fast and had let out too much line too soon.

¹⁰ The faults found by the learned Trial Judge that might have some bearing on the events at the critical stage have not, in my view, been shown to be "causative" of the collision. Even if some whistle signal or other noise had been emitted by the tug at that stage, there is not, in my view, a balance of probability that it would have awakened those on the sailing boat to the presence of the barge, which was 150 feet away, in time to avoid the collision. That five blasts on the tug's whistle when the vessels were more than 1000 feet apart (i.e., just before the sailing boat skipper saw the tug) would have caused the boat crew to look at the barge as well as at the tug would seem to be merely conjectural and against the balance of probability.

A mon avis, on ne peut donc pas s'appuyer sur la Règle 20a) pour déterminer les responsabilités dans cet abordage.⁹

^a Une fois la confusion résultant de la prise en considération de la Règle 20a) éliminée, l'affaire devient, à mon avis, relativement simple. L'abordage résulte du fait que les personnes se trouvant à bord du voilier ont totalement négligé de surveiller leur route de quelque façon. Si elles avaient assuré une veille raisonnable, elles se seraient rendues compte de la présence de la péniche au moment où elles ont aperçu le remorqueur. Si elles s'étaient aperçues de la présence de la péniche et si le virage de 20° vers bâbord n'avait pas suffi pour l'éviter, ils auraient pu faire les manœuvres nécessaires à l'évitement pendant le temps qu'il fallait aux navires s'approchant l'un de l'autre pour parcourir la distance d'environ 1000 pieds les séparant, même s'il avait été nécessaire de mettre le voilier vent debout de manière à l'arrêter jusqu'à ce que la péniche soit passée. Si par contre, le virage de 20° vers bâbord suffisait pour éviter la péniche et si l'abordage a résulté, comme le prétendent les appelants, d'un autre virage vers tribord pour permettre au voilier de reprendre sa route initiale, il est clair que, si une veille raisonnable vers l'avant avait permis de repérer la péniche, cette manœuvre imprudente aurait été évitée.¹⁰

⁹ A mon avis, il s'ensuit donc que les différentes conclusions quant aux fautes considérées comme «causes» de l'abordage, dans la mesure où elles ont provoqué l'incapacité du remorqueur à se conformer à la Règle 20a), ne sont pas pertinentes. Je pense tout particulièrement à la conclusion du savant juge de première instance selon laquelle le remorqueur allait trop vite et avait laissé filer le câble trop tôt.

¹⁰ On n'a pas démontré, à mon avis, que certaines des fautes relevées par le savant juge de première instance, qui auraient pu avoir leur influence sur les événements au moment critique, ont causé cet abordage. Même si le remorqueur avait, à ce moment, actionné le sifflet ou produit d'autres sons, ce signal n'aurait pas suffi, selon la prépondérance des probabilités, à attirer à temps l'attention de l'équipage du voilier sur la présence de la péniche, alors distante de 150 pieds, pour qu'il évite l'abordage. Il semble tout à fait hypothétique et contraire à la prépondérance des probabilités que cinq coups de sifflet du remorqueur, au moment où les navires étaient éloignés de plus de 1000 pieds (c.-à-d., juste avant que le patron du voilier n'aperçoive le remorqueur) auraient pu avoir comme résultat de signaler à l'équipage du voilier la présence de la péniche tirée par le remorqueur.

For the above reasons, my view is that the collision was caused by the fault of those operating the sailing boat.

Having reached the conclusion that the collision was caused by the fault of those operating the sailing boat on the basis that the two vessels were not being navigated with reference to the rules contained in Rules 20(a) and 21 and that, regardless of the technical effect of Rule 20(a), application of the Rule to determine fault between the parties for purposes of civil liability would be unrealistic, I turn to consideration of the matter from the more technical point of view.

In my opinion, Rule 20(a) must be read with Rules 27 and 29. I repeat Rule 20(a) for convenience:

Rule 20.

(a) When a power-driven vessel and a sailing vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, except as provided for in Rules 24 and 26, the power-driven vessel shall keep out of the way of the sailing vessel.

Rules 27 and 29 read, in part, as follows:

Rule 27.

In . . . construing these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances, including the limitations of the craft involved, which may render a departure from the above Rules necessary in order to avoid immediate danger.

Rule 29.

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequence of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

In my view, the duty imposed on a power-driven vessel to "keep out of the way" of a sailing vessel when the two vessels "are proceeding in such directions as to involve risk of collision" does not arise when the sailing vessel has adopted a collision course in relation to the

Pour toutes ces raisons, je suis d'avis que l'abordage est imputable à la faute des personnes manœuvrant le voilier.

Après avoir conclu que l'abordage est imputable à la faute des personnes manœuvrant le voilier, compte tenu du fait que les deux navires n'étaient pas pilotés de la manière prévue aux Règles 20(a) et 21 et que, nonobstant l'effet technique de la Règle 20(a), le recours à cette règle pour déterminer quelle partie est fautive aux fins de la responsabilité civile, serait contraire à tout réalisme, je me propose d'examiner la question d'un point de vue plus technique.

Il faut à mon avis lire la Règle 20(a) en corrélation avec les Règles 27 et 29. Pour plus de commodités, je cite à nouveau la Règle 20(a):

Règle 20.

a) Lorsque deux navires l'un à propulsion mécanique et l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire à propulsion mécanique doit s'écarter de la route du navire à voiles, sauf exceptions prévues aux Règles 24 et 26.

Les Règles 27 et 29 se lisent comme suit:

Règle 27.

En appliquant . . . les présentes Règles, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et d'abordage, ainsi que de toutes circonstances particulières, y compris les possibilités des navires et hydravions en jeu, qui peuvent entraîner la nécessité de s'écarter des Règles ci-dessus pour éviter un danger immédiat.

Règle 29.

Rien de ce qui est prescrit dans les présentes Règles ne doit exonérer un navire, ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit dans la mise en œuvre d'une veille appropriée, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

A mon avis l'obligation pour un navire à propulsion mécanique de «s'écarter de la route» d'un voilier lorsque les deux navires «courent de manière à risquer de se rencontrer» n'existe pas quand le voilier choisit une route comportant un risque d'abordage par rapport à celle du

power-driven vessel's course at a time when it is not reasonably possible for the power-driven vessel to keep out of the way of the sailing vessel. So to construe Rule 20(a) would be contrary to Rule 27.¹¹ Regulation 20(a) must be so interpreted as not to require the power-driven vessel to do the impossible, at least when the sailing vessel has brought about the circumstances that would otherwise give rise to the application of the Rule.

As I understand the facts in this case, Rule 20(a), as I interpret it, never applied. While the time when the sailing boat first started on the collision course with the tug and tow (which vessels had been on their course since they entered English Bay) cannot be determined with precision, the balance of probability on the evidence is that it was shortly before the time when the tug made its 15° port turn and the sailing boat made its 20° port turn. That being so, in my view it is clear on the evidence that, when the sailing boat first started on the collision course, it was not reasonably possible for the tug to have brought the barge to a stop so as to "keep out of the way" of the sailing vessel, it was obviously impossible for it to "keep out of the way" by any sort of starboard turn, and, while what would have happened if it had made a substantial port turn has not been established, it has not been established that such a turn would have resulted in its keeping out of the way of the sailing boat.¹² In my view, in such circumstances, it was, for all practical purposes, impossible, at that time, for the tug to keep out

¹¹ Compare *The American Law of Collision* by John Wheeler Griffin (1949) at page 390 where he says:

... The steamer's obligation to keep out of the way means, of course, merely that she must take all proper measures to do so. She is not an insurer. If she has kept a good lookout, she is not liable for failure to go clear of a sailing vessel which appears so suddenly that it is not possible for the steamer to avoid her, provided, of course, that her appearance was not to have been anticipated . . . ; nor is the steamer obliged to take action at a time when the course of the sailing vessel does not involve risk of collision

¹² In addition, it is probable that any such radical change of course to port at the speed of the tug and barge would have created a dangerous situation for other craft even though the area was "fairly clear".

navire à propulsion mécanique à un moment où il n'est pas raisonnablement possible que le navire à propulsion mécanique s'écarte de la route suivie par le voilier. Interpréter la Règle 20(a) de cette manière serait contraire à la Règle 27.¹¹ Il convient d'interpréter la Règle 20(a) comme n'exigeant pas que le navire à propulsion mécanique fasse l'impossible, du moins lorsque c'est le voilier qui est à l'origine de la situation qui autrement donnerait lieu à l'application de cette règle.

Vu mon appréhension des faits de l'espèce, la Règle 20(a), telle que je l'interprète, n'a jamais été applicable. Bien qu'on ne puisse déterminer avec précision le moment où le voilier a commencé à suivre une route comportant un risque d'abordage avec le remorqueur touant la péniche (ces navires ayant suivi la même route depuis leur entrée dans la baie English), la prépondérance des probabilités, vu la preuve, indique que c'était sans doute peu avant le moment où le remorqueur a viré de 15° vers bâbord et le voilier de 20° vers bâbord. Ceci étant, il ressort clairement de la preuve, à mon avis, qu'au moment où le voilier commença à suivre une route comportant un risque d'abordage, le remorqueur ne pouvait raisonnablement pas faire arrêter la péniche de manière à «s'écarter de la route» du voilier, qu'il lui était évidemment impossible de «s'écarter de la route» du voilier en virant de quelque façon vers tribord, et que, bien qu'on n'ait pas déterminé ce qui serait arrivé s'il avait viré plus franchement vers bâbord, on n'a pas déterminé non plus qu'un tel virage l'aurait écarté de la route du voilier.¹²

¹¹ Comparez avec l'ouvrage de John Wheeler Griffin, *The American Law of Collision* (1949), où il affirme à la page 390:

[TRADUCTION] . . . Il est clair que l'obligation pour le navire à vapeur de s'écarter de la route signifie simplement qu'il doit prendre toutes les mesures appropriées pour le faire. Il ne peut en garantir l'effet. S'il y a eu une veille adéquate, le navire n'est pas responsable lorsqu'il n'a pas réussi à s'écarter de la route d'un voilier qui est apparu si soudainement que le navire à vapeur n'a pas pu l'éviter, pourvu bien sûr qu'on n'ait pas pu prévoir la présence de ce voilier . . . ; le navire à vapeur n'est pas obligé non plus de prendre des mesures à un moment où la route suivie par le voilier n'entraîne aucun risque d'abordage

¹² En outre, il est probable qu'un changement de direction aussi radical vers bâbord, vu la vitesse du remorqueur et de la péniche, aurait créé un danger pour d'autres bâtiments, même si le secteur était «assez dégagé».

of the way of the sailing boat and the requirement of Rule 20(a) never came into play.

On the other hand, in my view, what turned a perfectly safe situation into a potentially dangerous situation was the act of the sailing boat crew when it put the sailing boat on a collision course with the tug at a time when the two vessels were so close that the tug could not, by any normal manoeuvre,¹³ keep out of her way. Clearly, such an act, if done deliberately, involved neglect of a precaution required by "the ordinary practice of seamen" and by "the special circumstances of the case". In this case, it would appear to have been rather the direct result of "neglect to keep a proper lookout". In either event, the sailing vessel crew is precluded, by Rule 29, from relying on Rule 20(a) to exonerate them, in whole or in part, from the consequences of such neglect, which was the sole immediate cause of the collision.

The question remains as to whether the presence in the Bay, at the time that the tug entered, of a number of small sailing boats, imposed on the tug a duty of proceeding through the Bay in a manner different from that that would, otherwise, be quite proper. To be more specific, while there seems to be no doubt that, if there had been no sailing vessels in the Bay, it would have been perfectly proper for the tug to let out its line 150 feet and accelerate to full speed, we are asked to hold that, because of the presence of small sailing craft in the Bay, letting out the line and increasing speed were faults that were "causative" of the collision.¹⁴

¹³ As appears from the learned Trial Judge's judgment, Captain Greenfield has testified that you could stop the barge "if you were close-hauled at a speed of 2 or 3 knots" but "With 150 feet out, there is no way you could stop".

¹⁴ In my view, the position as seen by the tug boat Master before he let out his line and accelerated is indicated by the following portions of his evidence:

A mon avis, dans les circonstances, le remorqueur ne pouvait, à toutes fins utiles, s'écarter alors de la route du voilier et les dispositions de la Règle 20a) n'ont jamais été applicables.

Par contre, à mon avis, c'est l'équipage du voilier qui, a changé une situation ne présentant aucun danger en une situation potentiellement dangereuse en plaçant le voilier dans une direction comportant un risque d'abordage avec le remorqueur, à un moment où les deux navires étaient si proches que le remorqueur ne pouvait pas s'écarter de sa route, par une manœuvre normale.¹³ Un tel acte, s'il a été délibéré, comporte évidemment le défaut de prendre les précautions «que commandent l'expérience ordinaire du marin» et «les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire». Il appert en l'espèce qu'il s'agissait plutôt du résultat direct d'un «défaut de veille appropriée». De toute façon, la Règle 29 interdit à l'équipage du voilier de s'appuyer sur la Règle 20a) pour se dégager, en totalité ou en partie, des conséquences d'une négligence qui fut en fait la seule cause immédiate de l'abordage.

Il reste la question de savoir si la présence dans la baie d'un certain nombre de petits voiliers au moment où le remorqueur y est entré, obligeait ce dernier à traverser la baie d'une manière différente de celle qui aurait été autrement tout à fait appropriée. Plus précisément, bien qu'il semble tout à fait certain que, s'il n'y avait eu aucun voilier dans la baie, le remorqueur était en droit de laisser filer son câble sur une distance de 150 pi. et de naviguer à vitesse maximum, on nous a demandé de décider qu'en raison de la présence de petits voiliers dans la baie, le fait de laisser filer le câble et d'augmenter la vitesse constituait des fautes qui ont causé l'abordage.¹⁴

¹³ Il ressort de la décision du savant juge de première instance que le capitaine Greenfield a témoigné qu'on pouvait arrêter la péniche [TRADUCTION] «si elle était attachée au plus près et si la vitesse ne dépassait pas 2 ou 3 nœuds», mais «avec un câble de remorque long de 150 pieds, c'était impossible».

¹⁴ A mon avis la situation, telle que l'a vue le capitaine du remorqueur avant de laisser filer le câble et d'augmenter la vitesse, ressort des extraits suivants de son témoignage:

Once it is recognized that, at the time the tug let out line and accelerated, none of the craft in the Bay were operating on collision courses with the tug, the only basis on which it can be said that the presence of the small sailing boats in the Bay imposed on the tug a duty to maintain a capacity to stop suddenly is that there was an obligation on her to be in a position to avoid dangers that such a boat might create by bad navigation. In my view a tug with a tow, just like any other vessel in the harbour, is entitled to navigate on the assumption that other

Q. My question is a little confusing. What did you see at the spit with relation to traffic beyond that or no traffic?

A. Traffic cleared considerably then, especially on the course that I would be going on or be concerned with except my starboard hand side there was a concentration of sailboats anywhere from there and English Bay towards Second Beach.

Q. And did you see any other traffic at that time?

A. There was other traffic possibly, but from my course and to my port, there weren't as many. There was some but none that were—that I felt would interfere with my progress there.

THE COURT: . . . Cast back and use whatever you need—use the dividers but please tell me as close as you can how far that congestion of sailboats was when you first saw them.

A. I shall take reference—not seeing the circle on this chart but knowing approximately where it is to the point I'm showing on this chart, what portion it would touch I don't know, 5½ cables.

On my reading of this evidence, making allowances for verbal imprecisions, the Master said that traffic had, before he accelerated, cleared on the course that he would be going on or be concerned with except that, on his starboard side, there was «a concentration of sailboats» about 5½ cables away «towards Second Beach» and, to his port side, there were some other traffic but none to interfere with him. In my view, when this evidence is read with reference to the charts that are in evidence, it discloses no reason why a reasonably careful navigator should not go at a good speed. Furthermore, I do not find in the remainder of the evidence any testimony that makes any change in the picture so disclosed. In particular, I find no evidence that the Bay was «congested» but only that there was a «concentration» of small boats over towards Second Beach. Evidence of the fact that the Bay was usually congested on weekends is, to my mind, irrelevant. The question was what the conditions were in the Bay on the occasion in question.

Une fois admis qu'au moment où le remorqueur a laissé filer le câble et a accéléré, aucun bâtiment se trouvant dans la baie ne suivait une direction telle qu'il pouvait entraîner un abordage avec le remorqueur, on ne peut prétendre que la présence des petits voiliers dans la baie imposait au remorqueur d'être toujours en mesure de s'arrêter soudainement que s'il lui incombait d'être en mesure d'éviter les dangers qu'un voilier pouvait créer en raison de manœuvres incorrectes. A mon avis, un remorqueur tirant un bâtiment, comme tout autre navire

[TRANSDUCTION] Q. Ma question est un peu embrouillée. Arrivé au niveau de la pointe, avez-vous remarqué du trafic au-delà de la pointe ou n'y en avait-il pas?

R. Le trafic s'est alors considérablement dégagé, en particulier dans la direction que j'allais prendre ou que je devrais surveiller à l'exception du côté tribord où il y avait un certain nombre de voiliers allant ce cet endroit et de la baie English jusqu'à la Second Beach.

Q. Y avait-il d'autres navires à ce moment?

R. Il y avait peut-être d'autres navires, mais du côté bâbord de la route que je suivais, il n'y en avait pas autant. Il y avait quelques bateaux, mais aucun n'était—ne pouvait, à mon avis, gêner mon avance.

LA COUR: . . . Revenez en arrière et utilisez tout ce dont vous pouvez avoir besoin—utilisez les compas s'il le faut, mais je vous prie de me dire aussi précisément que possible à quelle distance se trouvait cet encombrement de voiliers lorsque vous l'avez d'abord aperçu.

R. Je vais faire le point—je ne vois pas le cercle sur la carte, mais sachant à peu près où il se trouve par rapport à l'endroit que j'indique sur la carte, à quelle distance se trouvait-il, je ne sais pas, 5 encablures et trois quarts.

D'après mon interprétation de cette preuve, si l'on tient compte des imprécisions verbales, le capitaine a déclaré qu'avant qu'il n'accélére, la route qu'il devait suivre ou les secteurs qu'il devait surveiller s'étaient dégagés excepté le fait qu'à tribord, il y avait «une concentration de voiliers» à une distance d'environ 5½ encablures «dans la direction de Second Beach» et, à bâbord, un certain trafic, mais rien ne devant gêner son passage. A mon avis, ce témoignage, considéré en corrélation avec les cartes déposées en preuve, n'indique aucune raison pour laquelle un marin raisonnablement prudent ne pourrait naviguer à une bonne vitesse. En outre, je ne trouve aucun témoignage dans le reste de la preuve qui contredise de quelque façon la description ainsi donnée. Notamment je ne trouve aucune preuve que la baie était «encombrée»; apparemment il y avait seulement une «concentration» de petits bateaux dans la direction de Second Beach. La preuve que la baie était habituellement encombrée pendant les fins de semaine n'est pas pertinente, à mon avis. Il fallait déterminer quelle était la situation dans la baie à ce moment-là.

vessels are going to navigate in accordance with the law and the dictates of good seamanship. Compare *SS. Cape Breton v. Richelieu and Ontario Navigation Co.*¹⁵ per the Chief Justice at page 574. The faults found against the tug that were regarded as "causative" of the collision because they disabled the tug from stopping to avoid the dangerous situation created by the sailing boat are, as it seems to me, based on an unjustified implication from Rule 20(a). In my view, Rule 20(a) does not impose an absolute duty to "keep out of the way" regardless of how the collision courses arise. That being so, it can give rise to no implied duty to navigate in such a way as to be able to "keep out of the way" whenever a collision course arises.¹⁶

In the result, I am of the view that the appeal should be allowed with costs, the judgment of the Trial Division should be set aside and the action should be dismissed with costs; and it is unnecessary for me to express any opinion concerning the limitation questions.

In so far as the counterclaim for limitation of liability is concerned, if the action is dismissed, there will be no judgment on the counterclaim

¹⁵ (1905) 36 S.C.R. 564.

¹⁶ If I am wrong, and the correct view of Rule 20(a) is that it imposes an absolute duty on a motor vessel to "keep out of the way" whenever a sailing vessel sees fit to adopt a collision course, then it would follow, in my view, that a motor vessel must be so operated, whenever there is a possibility of a sailing vessel turning on a collision course, that it can come to a stop or otherwise "keep out of the way". It is not necessary to illustrate the grave consequences of any such view. I am satisfied that rule 20(a) is not open to any such interpretation. My brother Thurlow is going to read the conflicting opinions of our assessors on this question. While I do not subscribe to the view that common practice justifies recklessness or poor navigation, I do think that it is relevant to record that our assessors are agreed that most tug boat Masters would not take such a cautious position as Captain St. Clair does on Questions one and two of the questions that we submitted to them. Furthermore, as I understand it, there is no middle ground because, according to the evidence, unless the barge was close-hauled and the speed was slow, it would not have been possible to make an emergency stop.

dans le port, peut supposer que les autres navires navigueront en conformité de la loi et des principes de bonne navigation et naviguer en se fondant sur cette hypothèse. Comparer avec l'arrêt *SS. Cape Breton c. Richelieu and Ontario Navigation Co.*¹⁵ rendu par le juge en chef, à la page 574. Les fautes retenues contre le remorqueur, qu'on a considérées comme «cause» de l'abordage parce qu'elles étaient de nature à empêcher le remorqueur de s'arrêter afin d'éviter le danger créé par le voilier, sont, à mon avis, fondées sur une interprétation injustifiée de la Règle 20a). A mon avis, la Règle 20a) n'impose pas un devoir absolu de «s'écarter de la route» quelle que soit la cause du danger d'abordage. C'est pourquoi elle ne peut donner naissance à aucune obligation implicite de naviguer de manière à être toujours en mesure de «s'écarter de la route» dès qu'apparaît un danger d'abordage.¹⁶

En conséquence, je suis d'avis que l'appel doit être accueilli avec dépens, le jugement de la Division de première instance annulé et l'action rejetée avec dépens; il est inutile que j'exprime mon opinion en ce qui concerne les questions de la prescription.

Si l'action est rejetée, il n'y aura aucun jugement en ce qui concerne la demande reconventionnelle relative à la limitation de responsabi-

¹⁵ (1905) 36 R.C.S. 564.

¹⁶ Si j'ai tort et si, selon l'interprétation correcte de la Règle 20a), elle impose un devoir absolu au navire à moteur de «s'écarter de la route» dès qu'un voilier décide de suivre une route comportant un danger d'abordage, il en résulterait à mon avis qu'un navire à moteur doit être manœuvré de manière à pouvoir s'arrêter ou «s'écarter de la route» d'une autre manière, dès lors qu'il est possible qu'un voilier emprunte une route comportant un danger d'abordage. Il est inutile d'illustrer les graves conséquences d'un tel point de vue. Je suis convaincu que la Règle 20a) ne peut être interprétée de cette manière. Mon collègue Thurlow va exposer les opinions contradictoires de nos assessors sur ce point. Je ne souscris pas à l'opinion que l'usage courant peut justifier l'imprudence ou la mauvaise navigation, et pourtant j'estime qu'il est pertinent de faire remarquer que nos assessors conviennent que la plupart des capitaines de remorqueurs n'auraient pas adopté une attitude aussi prudente que le capitaine St. Clair relativement aux questions une et deux que nous leur avons posées. En outre, à mon avis, il n'y a pas de moyen terme, car il ressort de la preuve qu'il est impossible d'effectuer un arrêt d'urgence à moins que la péniche soit remorquée au plus près ou la vitesse beaucoup plus faible.

but, as the questions litigated with reference thereto could properly have been raised by way of defence, for purposes of costs, in my view, such questions should be regarded as having been dealt with as part of the main action.

On behalf of the Court, I express to our assessors, Captain C. H. St. Clair and Captain J. McNeill, our gratitude for their very helpful assistance in our endeavours to understand the difficult questions involved in this appeal.

* * *

The following are the reasons for judgment delivered orally in English by

THURLOW J. (dissenting): This appeal is from a judgment of the Trial Division in an action brought by the respondents under what is now Part XIX of the *Canada Shipping Act* for damages resulting from the death of Dr. Charles Simmon Stein. Dr. Stein died on June 27, 1970, when a 16½ foot sailboat in which he was sailing with his son, Ross Stein, on English Bay in Vancouver Harbour, collided with the unmanned barge *S.N. No. 1* which was in tow of the tug, *Storm Point*.

The collision occurred at approximately 3:35 on a clear, sunny Saturday afternoon. The wind was light and variable and from a general easterly direction. It was about an hour after high water and the tide was ebbing, but with little force, and had no effect on navigation.

The deceased and his son had come to Vancouver the previous day from their home in California for the purpose of competing in sailboat races which were to be held on English Bay beginning on June 28, 1970. On the afternoon in question they and some twenty to thirty others, some of them also from California, had engaged in an informal practice race and thereafter the Steins and some of the others were continuing their sailing for further practice. Having sailed out to the vicinity of Ferguson Point at least three of them had turned at some juncture and thereafter for from ten to twenty minutes, and with the Stein boat in the lead, they were sailing with the wind on the port

lité, mais, puisque les questions en litige à cet égard auraient pu être soulevées à juste titre comme moyen de défense, il convient de considérer, à mon avis, pour la question des dépens, que ces questions ont été traitées comme faisant partie de l'action principale.

Au nom de la Cour, je remercie les assessors, le capitaine C. H. St. Clair et le capitaine J. McNeill, car leur collaboration nous a aidés à comprendre les questions particulièrement difficiles soulevées dans cet appel.

* * *

Ce qui suit est la version française des motifs du jugement, prononcés oralement par

LE JUGE THURLOW (dissident): Il s'agit d'un appel d'une décision de la Division de première instance relative à une action en dommages-intérêts intentée par les intimés en vertu de ce qui est maintenant la Partie XIX de la *Loi sur la marine marchande du Canada* pour les dommages résultant du décès du Dr Charles Simmon Stein. Le Dr Stein est décédé le 27 juin 1970 à la suite d'un abordage entre le voilier de 16½ pieds, sur lequel il se trouvait avec son fils, Ross Stein, et une péniche sans équipage, la *S.N. N° 1*, qui était alors tirée par le remorqueur *Storm Point*, dans la baie English dans le port de Vancouver.

L'abordage s'est produit vers 15h35, un samedi après-midi, par temps clair et ensoleillé. Il y avait de légers vents variables soufflant généralement de l'est. C'était environ une heure après la pleine mer pendant le jusant; le courant était encore faible, et n'avait donc encore que peu d'effet sur la navigation.

Domiciliés en Californie, Stein et son fils étaient arrivés la veille à Vancouver afin de participer à des régates devant commencer le 28 juin 1970 dans la baie English. Pendant l'après-midi en cause, ils ont participé, avec 20 ou 30 autres personnes, dont certaines venaient aussi de Californie, à une course d'essai non officielle; par la suite, les Stein et quelques autres ont continué à naviguer à titre d'entraînement supplémentaire. Au voisinage de la pointe Ferguson, au moins trois d'entre eux ont, à un certain moment, viré et navigué par la suite pendant dix à vingt minutes, le voilier de Stein en tête, avec vent de travers à bâbord, à la vitesse de 3 ou 3½ milles à l'heure, suivant une

beam proceeding at from three to three and a half miles per hour in a generally south-easterly direction with their mainsails, jibs and spinnakers set. The Steins were experienced sailors but they were not familiar with the sight of large barges being towed by comparatively small tugs, which is a common thing in Vancouver Harbour. They were about to take down their spinnaker, preparing to proceed to the Kitsilano Yacht Club, and had released its sheet when Ross Stein saw on his port side the bow and starboard side of a tug, which turned out to be the *Storm Point*, but he did not see the barge which it was towing at a distance of some 150 feet behind. He altered course to port at once and neither anticipated nor had any difficulty by that manoeuvre in clearing the tug but, according to his evidence, which the learned Trial Judge appears to have adopted, he had just steadied and picked up way on his new course when for the first time he saw the barge directly in front of him. He thereupon made strenuous efforts to avoid the barge by going further to port but his spinnaker had collapsed and with what way he had he was unable to bring his boat into the wind so as to go on a starboard tack. The bow of the sailboat came in contact with that of the barge just to the starboard of its centre, the boat was pushed around so that its port side came in contact with the starboard portion of the bow of the barge, the sailboat was thereupon capsized, and Dr. Stein was thrown out and lost his life.

The barge *S.N. No. 1* at the material time was 80 feet long, 30 feet wide and 6 feet high from deck to bottom, with a 15 foot ramp at the bow which projected forward and upward roughly in line with the rake of her bow and which could be lowered to docks for the loading or discharge of cargo. She had been unloaded earlier that afternoon at Johnston Terminals in False Creek and was outbound in tow of the *Storm Point* on a voyage through English Bay and around Stanley Park to a shipyard in Burrard Inlet. The *Storm Point* was some 49 feet long and 15 feet wide. Her full speed was about 9 knots and at the material time she was manned by a crew consisting of Captain Helsing, who was in command, and a deckhand named Iverson who died before the trial. She had a flying bridge where

direction générale sud-est, leurs grands voiles, leurs focs et spinnakers dehors. Les Stein étaient des marins expérimentés, mais ils n'étaient pas habitués à voir de grandes péniches tirées par des remorqueurs relativement petits, ce qui est commun dans le port de Vancouver. Ils allaient amener leur spinnaker, pour se préparer à rentrer au Kitsilano Yacht Club, et en avaient largué les écoutes lorsque Ross Stein vit à bâbord la proue et le côté tribord d'un remorqueur, qui s'avéra être le *Storm Point*, mais il ne remarqua pas la péniche que le remorqueur tirait à une distance d'environ 150 pieds derrière lui. Il vira immédiatement vers bâbord et ne prévoyait aucune difficulté à éviter le remorqueur par cette manoeuvre et en fait il n'en rencontra aucune; mais, selon son témoignage, que le savant juge de première instance semble avoir admis, alors que le bateau venait juste de retrouver son équilibre et de prendre sa nouvelle route, il aperçut la péniche pour la première fois, directement devant lui. Il tendit alors tous ses efforts pour éviter la péniche en essayant de virer un peu plus à bâbord, mais son spinnaker s'était affaissé et, compte tenu de l'erre, il fut incapable de lofer de manière à faire route tribord amure. La proue du voilier heurta celle de la péniche juste à tribord du centre de celle-ci, le voilier pivota de sorte que son côté bâbord vint au contact de la partie tribord de la proue de la péniche; le voilier alors chavira, le Dr Stein fut jeté à l'eau et fut tué.

A toutes les époques en cause, la péniche *S.N. N° 1* mesurait 80 pieds de long, 30 pieds de large et 6 pieds de haut, du pont jusqu'au fond, et était munie d'une rampe d'accostage de 15 pieds, située à la proue, s'avançant vers l'avant et vers le haut approximativement dans l'alignement de l'inclinaison de la proue et pouvant être abaissée sur les quais pour le chargement ou le déchargement de la cargaison. Déchargée plus tôt cette même après-midi à la Johnston Terminals, à False Creek, le remorqueur *Storm Point* la touait à travers la baie English pour l'amener à un chantier naval dans l'Inlet Burrard en contournant le parc Stanley. Le *Storm Point* était long de 49 pieds et large de 15 pieds. Sa vitesse maximum était d'environ 9 nœuds et, à toutes les époques en cause, son équipage comprenait

there were engine, clutch and rudder controls but no means of operating the whistle.

le capitaine Helsing qui en avait le commandement, et un matelot de pont, un certain Iverson, décédé avant le procès. Il y avait une passerelle haute comprenant les commandes des machines, de l'embrayage et des gouvernails, mais aucun moyen de faire fonctionner le sifflet.

The evidence of Captain Helsing is that when leaving Johnston Terminals the barge was close-hauled on the stern of the *Storm Point* and while in False Creek he operated the tug and tow from the flying bridge and proceeded at some three to four knots. There were many small pleasure craft moving about in False Creek and before leaving it he could see pleasure boats in English Bay. He had ascertained by radio telephone that there was no inbound commercial traffic and as he reached the Bay he noted that there were boats on his course ahead, but none that he considered would interfere with his progress there, that there were a few boats to the port side of his course and that there was what he referred to as a concentration of sailing boats to the starboard side, that is to say, between his course and the eastern shore of the Bay. At or about the time when he was passing Kitsilano spit or entering the Bay, he left the flying bridge and returned to the wheelhouse, let out 150 feet of tow line and increased his speed but he had not reached full speed when he saw a group of sailboats off his starboard bow, one of which veered off from the group and started proceeding in his general direction. The approach of this sailboat caused him some concern as to whether it might attempt to cross his bow or pass on his starboard side, but when some 1,000 feet distant it altered to port. Thereafter its course altered several times and at one time it appeared that it might attempt to pass between the tug and the barge. When it was abeam of the tug its action was erratic and it made a severe alteration to starboard which brought it between the tug and the barge. The boat then made another severe alteration to port which brought it in bow to bow contact with the barge.

b Selon le témoignage du capitaine Helsing, lorsqu'ils quittèrent la Johnston Terminals, la péniche était attachée au plus près à l'arrière du *Storm Point*, et lorsqu'ils se trouvaient dans le ruisseau False, il pilotait le remorqueur et le bâtiment en remorque à partir de la passerelle haute, naviguant à une vitesse de trois à quatre nœuds. Dans le ruisseau False, il y avait un certain nombre de petits navires de plaisance, et, avant de quitter le ruisseau, il put voir qu'il y en avait d'autres dans la baie English. Il s'assura par radio-téléphone qu'aucun navire commercial ne venait en sens inverse et au moment où il atteignit la baie, il remarqua qu'il y avait quelques bateaux sur la route qu'il devait suivre, mais aucun, à son avis, ne pouvait gêner son passage; il aperçut aussi un certain nombre de bateaux à bâbord de sa route; il y avait aussi ce qu'il décrit comme une concentration de voiliers à tribord de sa route, savoir, entre sa route et la rive est de la baie. A peu près au moment où il passait la pointe Kitsilano ou entraînait dans la baie, il quitta la passerelle haute et retourna à la timonerie, il laissa filer 150 pieds du câble de touage et augmenta sa vitesse, mais n'avait pas encore atteint sa vitesse maximum lorsqu'il remarqua un groupe de voiliers à tribord avant, dont l'un d'eux vira et s'éloigna du groupe, commençant à naviguer dans sa direction. L'approche du voilier l'inquiéta quelque peu et il se demanda si le voilier essaierait de couper sa route ou de passer à tribord; mais à environ 1,000 pieds de distance, le voilier vira à bâbord. Par la suite sa route fut modifiée à différentes reprises et, à un moment donné, il sembla que le voilier essaierait de passer entre le remorqueur et la péniche. Lorsqu'il se trouva par le travers du remorqueur, ses mouvements devinrent désordonnés et il vira à fond à tribord, ce qui l'amena entre le remorqueur et la péniche. Le voilier vira de nouveau à fond vers bâbord, ce qui l'amena proue contre proue avec la péniche.

Captain Helsing also said that when the sailboat first began to cause concern he had started to slow the tug and when it was some 1,000 feet away he had altered his course 15° to port and further slowed his engine. The alteration of course caused the barge to sheer slightly to starboard but it then came back in line behind the tug. He did not signal the alteration of course but after making it he left the wheelhouse and went to the flying bridge to get a better view and at the same time he directed the deckhand to go to the windlass to be ready to slacken the two line. It was at that time that he thought the sailboat might try to pass between the tug and the barge and his purpose in slackening the line was to let it sink so that the sailboat could pass over it. When the sailboat made the severe alteration to starboard which brought it between the tug and barge the tow line was in fact slackened. He estimated that by the time of the collision the tug was stopped in the water and the barge was still moving forward at 1½ knots.

On the evidence as I have outlined it, it seems clear that the barge must have been plainly visible at the time when Ross Stein saw the tug and indeed that both tug and barge must have been plainly visible for several minutes before that. It also seems to me that the cause of the collision was the failure of those on board the sailboat to keep a proper lookout and to take earlier action to avoid colliding with the tug and barge. This was a fast, highly manoeuvrable small boat which could easily have kept out of the way had those on board her seen the barge earlier and that is undoubtedly what they would have done had either of them seen it in time. There was never any question of the sailboat being a stand on ship in a Rule 21¹⁷ situation as the evidence of Ross Stein and his immediate action on seeing the tug shows. Accordingly whether it was the 20° turn to port alone or that plus a subsequent alteration to starboard which

¹⁷ Rule 21.

Where by any of these Rules one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.

Le capitaine Helsing déclara aussi qu'il avait déjà entrepris de ralentir le remorqueur lorsque le voilier commença à causer quelques inquiétudes, et qu'il modifia sa route de 15° vers bâbord et ralentit de nouveau ses machines, alors que le voilier se trouvait encore à une distance de 1000 pieds. Par suite du changement de route, la péniche fit une légère embardée vers tribord, mais elle revint ensuite dans le prolongement du remorqueur. Il ne signala pas le changement de route, mais après celui-ci, il quitta la timonerie et se rendit sur la passerelle haute pour avoir un meilleur point de vue sur la situation et il demanda en même temps au matelot de se rendre près du treuil et d'être prêt à laisser filer le câble de remorque. A ce moment, il pensait que le voilier essaierait peut-être de passer entre le remorqueur et la péniche et son intention était de laisser couler le câble en lui donnant du mou de manière à ce que le voilier puisse passer au-dessus. Lorsque le voilier tourna franchement vers tribord, ce qui l'amena entre le remorqueur et la péniche, le câble avait été effectivement relâché. Il estima qu'au moment de l'abordage, le remorqueur était arrêté et que la péniche continuait à avancer à une vitesse de 1½ nœuds.

Vu la preuve, telle que je l'ai résumée, il semble évident que la péniche devait être tout à fait visible au moment où Ross Stein aperçut le remorqueur et que, bien sûr, le remorqueur et la péniche devaient être tout à fait visibles depuis quelques minutes. A mon avis, il semble aussi que l'abordage est imputable au fait que les personnes se trouvant à bord du voilier ont omis d'exercer une veille appropriée et de prendre plus tôt les mesures nécessaires pour éviter de heurter le remorqueur et la péniche. Le voilier était un petit bateau rapide et très manoeuvrable, qui aurait pu s'écarter facilement de la route des autres navires si les personnes à bord avaient aperçu la péniche un peu plus tôt, et il n'y a aucun doute que c'est ce qu'ils auraient fait si l'un d'eux l'avait vue à temps. Il n'a jamais été question de dire que le voilier était un navire privilégié dans le cas de la situation prévue à la Règle 21¹⁷, comme le démontre Ross Stein et sa

¹⁷ Règle 21.

Lorsque d'après les présentes Règles, l'un des deux navires doit changer sa route, l'autre navire doit conserver la

brought the sailboat astern of the tug and between it and the barge the case is essentially one of the Steins having failed, by reason of their inadequate lookout, to see the barge in time to take action to avoid it. The learned Trial Judge found those in charge of the sailboat at fault in not keeping a proper lookout and that such failure was a cause of the collision and these findings, in my view, should be affirmed.

There remains, however, the question whether there was fault on the part of those operating the tug which contributed to the collision and loss. The learned Trial Judge held that there was. In a careful review of the conduct of Captain Helsing from the time of leaving Johnston Terminals to the time of the collision he found that Captain Helsing had been negligent:

(1) in letting out his tow line too soon and also in letting out too much tow line in the circumstances, in particular the heavy sailboat congestion ahead and that these two acts contributed in large measure to the collision;

(2) in operating the tug and tow at an excessive speed in the circumstances from the time the tow line was let out, a speed which he found to have been from 7 to 7½ knots until the tug slowed just prior to the collision, which speed disabled him from stopping the barge and contributed to the serious results of the collision;

(3) in not making an alteration to port sooner than he did and that such negligence contributed in large amount to the accident;

When, from any cause, the latter vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way vessel alone, she also shall take such action as will best aid to avert collision (see Rules 27 and 29).

réaction immédiate en apercevant le remorqueur. En conséquence, que ce soit le virage de 20° vers bâbord seulement ou ce virage plus un autre virage vers tribord qui amena le voilier à l'arrière du remorqueur et entre celui-ci et la péniche, l'accident est essentiellement dû au fait que les Stein, en raison de la veille inadéquate, n'ont pas vu la péniche à temps pour prendre les mesures permettant de l'éviter. Le savant juge de première instance a conclu que les personnes manœuvrant le voilier avaient commis une faute en omettant d'exercer une veille appropriée et que cette omission était une des causes de l'abordage; à mon avis il faut confirmer ces conclusions.

Il reste cependant la question de savoir si les personnes manœuvrant le remorqueur ont commis une faute qui a contribué à l'abordage et au décès. Le savant juge de première instance décida que c'était le cas. Après avoir examiné attentivement la conduite du capitaine Helsing entre le moment où il quitta Johnston Terminals et celui de l'abordage, il conclut que le capitaine Helsing avait fait preuve de négligence:

(1) en laissant filer le câble de remorque trop tôt et sur une trop longue distance vu les circonstances, notamment la présence d'un groupe important de voiliers, devant lui; ces deux actions, d'après lui, ont contribué dans une large mesure à l'abordage;

(2) en manœuvrant le remorqueur et le bâtiment en remorque à une vitesse excessive vu les circonstances, à compter du moment où il avait laissé filer le câble de remorque; selon ses conclusions, la vitesse était de 7 à 7½ nœuds jusqu'au moment où le remorqueur ralentit juste avant l'abordage de sorte qu'elle le mettait dans l'impossibilité d'arrêter la péniche et contribua aux conséquences graves de l'abordage;

(3) en ne virant pas assez tôt à bâbord et cette négligence a contribué dans une large mesure à l'accident;

sienna et maintenir sa vitesse. Quand pour une cause quelconque, ce dernier navire se trouve tellement près de l'autre qu'une collision ne peut être évitée par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire telle manœuvre qu'il jugera la meilleure pour éviter la collision (voir Règles 27 et 29).

(4) in failing to comply with the requirement of Rule 20(a) of the *Collision Regulations* that he keep out of the way of a sailing vessel and that this failure and neglect on the part of the tug was clearly causative of the collision;

(5) in failing to keep a proper lookout contrary to Rule 29 and that this breach of the Regulation was to some degree causative of the collision;

(6) in failing to signal his alteration to port as required by Rule 28(a), the causative effect of which was considered to be arguable, his failure to alter to port much earlier and to signal at that time, which was considered to be causative, and his failure to sound five short blasts when the sailboat was some 50 to 100 feet from the tug or to shout a warning, such failure to sound a five blast signal being in his view a breach of Regulation 12. He also found the *Storm Point* to have been in breach of (a) the preliminary rules for obeying and construing the steering and sailing rules, (b) Rule 22, and (c) Rule 23 of the *Collision Regulations* and Rules 35(1) and 37(1) of the *National Harbours Board Regulations* relating to navigation in Vancouver Harbour. He concluded his findings of fault by apportioning 75% of the liability for the collision to the *Storm Point* and 25% to the Stein sailboat.

Turning first to paragraph 5 of these findings I am, with respect, unable to conclude that there was any failure on the part of Captain Helsing to keep a proper lookout or that any failure of lookout on his part had any effect as a cause of the collision. His evidence of what he saw and of what he did at the several stages of the events related, in my view, indicates that at all material times he was personally keeping a constant watch on the traffic that he was likely to encounter and in particular the sailboat in question from the time when its presence and conduct had any bearing on his navigation of the tug and barge. Nor in my view is there any basis in the evidence for an inference that a proper lookout was not being kept by him or that some

(4) en omettant de se conformer aux exigences de la Règle 20a) des *Règles sur les abordages*, selon laquelle il doit s'écarter de la route d'un voilier; ce manquement de la part du remorqueur est manifestement une cause de l'abordage;

(5) en omettant d'exercer une veille appropriée, contrairement aux exigences de la Règle 29; l'abordage a résulté dans une certaine mesure de cette violation;

(6) en omettant de signaler son changement de route vers bâbord comme l'exige la Règle 28a); toutefois, l'effet de cette violation sur l'abordage a été considérée comme discutable; en omettant de virer plus tôt vers bâbord et de signaler à ce moment la manœuvre, ce qui fut considéré comme une cause de l'abordage, et en négligeant d'émettre cinq sons brefs alors que le voilier se trouvait à 50 ou 100 pieds du remorqueur ou de crier pour le signaler au voilier, ce qui fut considéré comme une violation de la Règle 12. Il conclut aussi que le *Storm Point* a violé d'autres règles: a) les règles préliminaires relatives à l'application et interprétation des règles de manœuvre et de navigation, b) la Règle 22 et c) la Règle 23 des *Règles sur les abordages* et les Règles 35(1) et 37(1) des *Règlements du Conseil des ports nationaux* relatives à la navigation dans le port de Vancouver. En concluant quant à la faute, il attribua 75% de la responsabilité de l'abordage au *Storm Point* et 25% au voilier des Stein.

Examinons d'abord le paragraphe 5 de ces conclusions, en toute déférence, je ne peux conclure que le capitaine Helsing, a négligé d'exercer une veille appropriée ou qu'un tel manquement de sa part a été de quelque façon à l'origine de l'abordage. Son témoignage quant à ce qu'il a vu et ce qu'il a fait aux différents stades desdits événements, indique à mon avis qu'à toutes les périodes en cause, il a personnellement et constamment surveillé le trafic pouvant se trouver sur son passage, et notamment le voilier en cause à partir du moment où sa présence et ses manœuvres pouvant avoir un effet sur la navigation du remorqueur et de la péniche. A mon sens, on ne peut pas non plus déduire de la preuve qu'il n'a pas exercé une

failure of lookout by him had an effect in causing the collision.

I am also, with respect, unable to agree that Captain Helsing was negligent in not making an earlier and much more substantial alteration to port so as to keep out of the way of the sailboats. In this connection both Captain St. Clair and Captain McNeill, the assessors appointed to assist the Court, gave the same answer to the following question which was put to them.

Q. In the circumstances described in question (1) would good seamanship have required Captain Helsing to alter course 30° to port when passing Crystal Pool and to proceed through the western portion of English Bay in order to keep out of the way of sailboats to the eastward of the course indicated by the range lines on the charts?

A. No, because of foul ground in near vicinity on port side.

I should add that unless Captain Helsing was to go out at high speed I am not persuaded that by such a manoeuvre he would have avoided the sailboats to the starboard side of his course, some of which might have been on their way to the Kitsilano Yacht Club. Moreover if he had made the manoeuvre at full speed, as I see it, he might well have encountered other traffic in doing so, besides causing the barge to sheer with such dangers to other traffic as that might entail. Further, even if making an early and substantial turn to port would have been a reasonable way of avoiding the possibility of collision with any of the sailboats I would not regard his not having made such an alteration as a proximate cause of the collision here in question any more than his not having stayed at Johnston Terminals could be regarded as a proximate cause of it. In my opinion, therefore, his not having made, and signalled, such a turn should not be regarded as a fault or faults which caused the collision.

veille appropriée ni qu'un tel manquement de sa part a pu constituer l'une des causes de l'abordage.

En toute déférence, je ne peux non plus souscrire à l'opinion que le capitaine Helsing a commis une négligence en ne virant pas plus tôt et plus franchement vers bâbord de manière à s'écarter de la route des voiliers. A ce sujet, le capitaine St. Clair et le capitaine McNeill, les assesseurs nommés pour aider la Cour, ont répondu de façon identique à la question suivante qu'on leur avait posée:

[TRADUCTION] Q. Dans les circonstances telles que décrites à la question (1), l'usage en matière de navigation aurait-il exigé que le capitaine Helsing modifie sa route de 30° vers bâbord au moment où il doublait Crystal Pool et continue sa route dans le secteur ouest de la baie English afin de s'écarter de la route des voiliers se trouvant à l'est du chenal marqué par des balises sur les cartes?

R. Non, à cause du secteur dangereux proche du côté bâbord du navire.

Il convient d'ajouter qu'à moins que le capitaine Helsing ait choisi de sortir à grande vitesse, je ne suis pas persuadé qu'une telle manoeuvre lui aurait permis d'éviter les voiliers se trouvant à tribord de sa route, puisque certains d'entre eux naviguaient dans la direction du Yacht Club de Kitsilano. En outre, s'il avait effectué cette manoeuvre à pleine vitesse, il aurait pu, à mon avis, se trouver en présence d'autres bâtiments, en plus de faire faire une embardée à la péniche avec tous les dangers que cela comporte pour les autres. En outre, même s'il avait été raisonnable de virer plus tôt et franchement à bâbord afin d'éviter toute possibilité d'abordage avec un des voiliers, je ne peux considérer le fait de n'avoir pas effectué un tel virement comme étant une cause immédiate de l'abordage en question, pas plus qu'on ne peut considérer le fait de ne pas être resté à Johnston Terminals comme une cause immédiate dudit abordage. A mon avis, on ne doit pas considérer le fait qu'il n'ait pas effectué, ni signalé ce virement comme une faute ou des fautes à l'origine de l'abordage.

I also think it is unrealistic and much too strict an application of Rule 20(a)¹⁸ of the *Collision Regulations* to hold Captain Helsing as bound by that Rule to keep out of the way of such a sailboat. The practical consequence of such an application of the Rule appears to me to be that the commercial activity of transportation by barges cannot be carried on in these waters at times when pleasure craft are out in force for no sooner would a tug and barge act to keep out of the way of one of them when he could expect to be involved with another or others and the very action taken to avoid one might well put him in breach of the Rule with respect to another. A tug with a barge in tow at its best cannot be expected to have the manoeuvrability of a handy small sailboat and to my mind the solution of the question as to the right-of-way in a situation of the kind that appears to have been developing in this case is that the special circumstances of the high manoeuvrability of the sailboat and the lack of manoeuvrability and of means to quickly bring the barge to a stop cast upon the sailboat under Rules 27¹⁹ and 29²⁰ the obligation to take early and effective action to avoid collision with the tug and barge. Whether for the right reasons or not this view as to which vessel had the right-of-way appears to have been that both of Captain Helsing and of Ross

¹⁸ Rule 20.

(a) When a power-driven vessel and a sailing vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, except as provided for in Rules 24 and 26, the power-driven vessel shall keep out of the way of the sailing vessel.

¹⁹ Rule 27.

In obeying and construing these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances, including the limitations of the craft involved, which may render a departure from the above Rules necessary in order to avoid immediate danger.

²⁰ Rule 29.

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequence of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

J'estime en outre que ce serait faire fi de tout réalisme et appliquer trop strictement la Règle 20a)¹⁸ des *Règles sur les abordages* que de conclure que le capitaine Helsing était tenu en vertu de cette règle de s'écarter de la route d'un tel voilier. A mon avis, une telle application de la règle entraînerait dans la pratique l'impossibilité d'effectuer des transports commerciaux par péniches dans ces eaux dès qu'il y aurait un certain nombre de navires de plaisance, car dès qu'un remorqueur tirant une péniche manœuvrerait de manière à s'écarter de la route de l'un d'entre eux, il devrait s'attendre à en rencontrer un autre ou plusieurs autres sur sa route, de sorte que la manœuvre même visant à éviter l'un pourrait fort bien le mettre en contravention de la règle relativement à d'autres. On ne peut certainement pas s'attendre à ce qu'un remorqueur tirant une péniche, même dans les meilleures conditions, soit aussi manœuvrable qu'un petit voilier très maniable et, à mon avis, la solution à la question de la priorité dans une situation du genre de celle qui semble s'être produite, en l'espèce, consiste à dire que les circonstances particulières, savoir la grande maniabilité du voilier et l'absence de manoeuvrabilité ou de moyen d'arrêter rapidement la péniche, imposent au voilier, en vertu des Règles 27¹⁹ et 29²⁰, l'obligation d'effectuer à temps

¹⁸ Règle 20.

a) Lorsque deux navires l'un à propulsion mécanique et l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire à propulsion mécanique doit s'écarter de la route du navire, à voiles, sauf exceptions prévues aux Règles 24 et 26.

¹⁹ Règle 27.

En appliquant et en interprétant les présentes Règles, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et d'abordage, ainsi que de toutes circonstances particulières, y compris les possibilités des navires et hydravions en jeu, qui peuvent entraîner la nécessité de s'écarter des Règles ci-dessus pour éviter un danger immédiat.

²⁰ Règle 29.

Rien de ce qui est prescrit dans les présentes Règles ne doit exonérer un navire, ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, ces conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit dans la mise en œuvre d'une veille appropriée, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

Stein who, there is no reason whatever to doubt, would have kept out of the way of the barge had he not, unfortunately, failed to see it in time. It appears to me to follow as well from this view that Captain Helsing should not be held to have been in breach of the preliminary rules for obeying and construing the steering and sailing rules or of Rules 22²¹ and 23²².

With respect to paragraph 6 of the findings, while the assessors advise that the two blast signal for a turn to port should have been given by Captain Helsing on making his 15° alteration to port I do not think his failure to give it can be regarded as having been a cause of the collision. The signal required by Rule 28(a)²³ is not intended as a wake-up signal but as a notice of a change of course and it would be speculative to hold that giving it would have drawn the attention of the Steins to the presence of the barge.

²¹ **Rule 22.**

Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take positive early action to comply with this obligation, and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

²² **Rule 23.**

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

²³ **Rule 28.**

(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".

(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

(Continued on next page)

les manœuvres nécessaires pour éviter un abordage avec le remorqueur et la péniche. Que ce soit ou non pour de bonnes raisons, il semble que le capitaine Helsing et Ross Stein soient du même avis quant à celui des deux navires ayant priorité; d'ailleurs, Ross Stein, il n'y a aucune raison d'en douter, se serait écarté de la route de la péniche si il l'avait vue à temps ce qui ne fut malheureusement pas le cas. A mon avis, il découle aussi de ce point de vue qu'on ne doit pas considérer que le capitaine Helsing a violé les règles préliminaires relatives à l'application et à l'interprétation des règles de manœuvre et de route, ni les Règles 22²¹ et 23²².

En ce qui concerne le paragraphe 6 des conclusions, bien que les assesseurs nous informent que le capitaine Helsing aurait dû signaler par deux sons brefs le virage de 15° à bâbord, je ne pense pas qu'on puisse considérer l'omission de le faire comme une cause de l'abordage. Le signal requis par la Règle 28(a)²³ n'a pas pour but de réveiller, mais seulement de signaler un changement de route, et conclure qu'un tel signal aurait attiré l'attention des Stein sur la présence de la péniche relève du domaine de l'hypothèse.

²¹ **Règle 22.**

Tout navire qui est tenu, d'après les présentes Règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement pour répondre à cette obligation et doit, si les circonstances le permettent, éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci.

²² **Règle 23.**

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

²³ **Règle 28.**

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».

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 sent pas assuré que l'autre navire prend les mesures néces-

(Suite à la page suivante)

This leaves for consideration the faults described in paragraphs (1) and (2) of the findings and that of failing to sound a five blast signal when Captain Helsing was in doubt as to the action the sailboat was going to take.

On these points the Court put a series of questions to the assessors and received answers as follows:

Q. (1) Was it proper navigation to let out 150 feet of tow line and proceed to accelerate to full speed when Captain Helsing was off the spit and had established that traffic had cleared on the course that he would be going on or be concerned with except

(a) that, on his starboard side, there was a concentration of sailboats about $5\frac{1}{4}$ cables away toward Second Beach, and

(b) that, to his port side there was some other traffic but none to interfere with him?

A. Captain St. Clair—No.

Captain McNeill—Yes.

Q. (2) In the circumstances described in question (1) how, as a matter of prudent seamanship, should the tug and barge have been navigated?

A. Captain St. Clair—Barge close hauled and slow speed.

Captain McNeill—If sailboats on starboard side were no apparent problem I would navigate out the clear channel ahead and keep a close watch on sailboats.

(Continued from previous page)

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.

Il reste à examiner maintenant les fautes décrites aux paragraphes (1) et (2) des conclusions ainsi que celle découlant du fait que le capitaine Helsing n'a pas émis cinq sons brefs alors qu'il ne pouvait plus déterminer quelle manœuvre le voilier allait effectuer.

A ce propos, la Cour posa une série de questions aux assesseurs et reçut les réponses suivantes:

[TRADUCTION] Q. (1) Le capitaine Helsing a-t-il manœuvré de façon appropriée en laissant filer 150 pieds de câble de remorque et en entreprenant d'accélérer à fond après avoir doublé la pointe et s'être assuré que le trafic était dégagé sur la route qu'il devait suivre ou qu'il devait surveiller, excepté le fait que:

a) à tribord, il y avait une concentration de voiliers à environ $5\frac{1}{4}$ encablures de distance, dans la direction de Second Beach, et

b) à bâbord il y avait quelques autres bâtiments, mais aucun ne pouvant le gêner?

R. Le capitaine St. Clair—Non.

Le capitaine McNeill—Oui.

Q. (2) Dans les circonstances décrites à la question (1), de quelle manière aurait-il été prudent de manœuvrer le remorqueur et la péniche?

R. Le capitaine St. Clair—La péniche tirée au plus près et à vitesse réduite.

Le capitaine McNeill—Si les voiliers se trouvant par tribord ne présentaient apparemment aucun danger, je me serais dirigé vers le chenal dégagé vers l'avant et j'aurais surveillé attentivement les voiliers.

(Suite de la page précédente)

saires 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.

Q. (3) What would the answer to the first question be if the situation were otherwise the same but there were no sailing boats in the Bay?

A. Captain St. Clair—Yes.

Captain McNeill—Yes, 150 line out and full speed.

Q. (4) As a matter of prudent seamanship in the circumstances described in question (1), should the whistle of the *Storm Point* have been sounded, and if so, in what manner,

(a) when the sailboat was on a collision course but more than 1,000 feet distant? and

(b) at any and, if so, what later stage?

A. Captain St. Clair (a)—5 short blasts: Rule 28.

Captain McNeill (a)—5 short blasts as for doubtful of intentions.

Both assessors (b)—2 short blasts when tug altered to port. Rule 28.

The difference of opinion of the assessors in answer to questions (1) and (2) makes it necessary for the Court to reach its own conclusion on what appears to be a critical part of the case. For my part I find myself in agreement with the opinion of Captain St. Clair that in the circumstances it was not proper navigation to let out 150 feet of tow line and to accelerate to full speed and that the barge should have been kept close-hauled and the tug operated at slow speed. This I think is supported at least to some extent by the evidence of Captain Greenfield and by the advice which the learned Trial Judge appears to have received from his assessors. By letting out too much tow line and by proceeding too fast Captain Helsing in my view had so incapacitated himself from controlling the barge and bringing it to a stop within a reasonable distance that when the prospect of a possible collision arose he could not take effective action to avoid it either by stopping the barge or by

Q. (3) Quelle serait la réponse à la première question si la situation était la même, mais en l'absence de voilier dans la baie?

^a R. Le capitaine St. Clair—Oui.

Le capitaine McNeill—Oui, un câble de 150 pieds et vitesse maximum.

^b Q. (4) En ce qui concerne la prudence à exercer dans les circonstances décrites à la question (1), aurait-il fallu utiliser le sifflet du *Storm Point* et, dans ce cas, de quelle manière,

^c a) lorsque le voilier suivait une route comportant un danger d'abordage, mais à plus de 1,000 pieds de distance? et

b) à un stade ultérieur?

^d R. Le capitaine St. Clair a)—5 sons brefs: Règle 28.

^e Le capitaine McNeill a)—5 sons brefs, pour exprimer son doute quant aux intentions de l'autre navire.

^f Les deux assesseurs b)—2 sons brefs lorsque le remorqueur a viré vers bâbord, Règle 28.

Puisque les assesseurs ont répondu de manière différente aux questions (1) et (2), il faut que la Cour se fasse sa propre opinion sur ce qui semble être un point décisif de l'affaire. Pour ma part, je souscris à l'opinion du capitaine St. Clair selon lequel, vu les circonstances, il était fautif de laisser filer le câble de remorque sur une longueur de 150 pieds et d'accélérer jusqu'à la vitesse maximum; à son avis, la péniche aurait dû être tirée au plus près et le remorqueur aurait dû naviguer à vitesse réduite. Ce point de vue est à mon avis étayé, du moins dans une certaine mesure, par le témoignage du capitaine Greenfield et apparemment par l'opinion des assesseurs qui ont comparu devant le savant juge de première instance. En laissant filer une trop grande longueur de câble de remorque et en avançant à trop grande vitesse, le capitaine Helsing s'est, à mon avis, mis dans l'impossibilité de rester maître de la péniche ou de l'arrêter complètement sur une distance rai-

getting out of the way. The result was that the barge was still moving when the collision occurred. In my view its speed shortly before the collision reduced the time available to the Steins in the last stages to take effective action to avoid it and in the result it was the barge's momentum and motion that caused the damage. Moreover, in my opinion, from the time Captain Helsing observed the concentration of sailboats to the starboard of his course he ought to have anticipated the possibility that they or some of them might not stay where they were or to starboard of his course and that he should be ready to deal with a situation that might be presented by one or more of them coming across his course. The capacity to do this, as I see it, could only be maintained by his keeping the barge close-hauled so as to afford him the maximum control over it and by proceeding at such a speed as would enable him to stop if necessary within a reasonable distance. I would therefore hold him at fault in causing the collision.

I am also of the opinion that Captain Helsing was at fault in not blowing a 5 blast signal when the sailboat was still more than 1,000 feet away and had already been causing concern as to its intention, and more particularly so in view of the fact that he had tow line out and had been increasing to full speed, but I think it is speculative to suppose that the signal would have drawn attention to the barge, as opposed to the tug, and in the circumstances I am unable to conclude that the failure to blow such a signal was a cause of the collision.

I should add that I do not think the learned Trial Judge's finding that Captain Helsing was also in breach of subsection 35(1)²⁴ of the *National Harbours Board Regulations* is supportable as I see nothing about the speed of the tug

²⁴ 35. (1) No vessel shall move in the harbour at a speed that may endanger life or property.

sonnable de sorte que, lorsqu'est apparu le risque d'un abordage, il n'a pu prendre les mesures nécessaires pour l'éviter soit en arrêtant la péniche, soit en s'écartant de la route. En conséquence, la péniche avançait encore au moment de l'abordage. A mon avis, la vitesse de la péniche peu avant l'abordage réduisit le temps dont les Stein disposaient pour prendre au dernier moment des mesures propres à l'éviter et, en fin de compte, c'est la vitesse acquise de la péniche et son mouvement qui ont causé les dommages. En outre, je suis d'avis qu'à partir du moment où le capitaine Helsing a remarqué la concentration de voiliers à tribord de sa route, il aurait dû prévoir que ces bateaux ou certains d'entre eux n'allaient pas rester là où ils étaient, soit à tribord de sa route, et qu'il aurait dû être prêt à parer à la situation où l'un ou plusieurs d'entre eux lui couperaient la route. A mon sens, il n'aurait été capable de le faire que s'il avait continué de remorquer la péniche au plus près de manière à garder une maîtrise maximum et à avancer à une vitesse qui lui permettrait de s'arrêter si nécessaire sur une distance raisonnable. Je conclus donc qu'il a commis une faute qui constitue une cause de l'abordage.

Je suis aussi d'avis que le capitaine Helsing a commis une faute en n'émettant pas un signal de 5 sons brefs lorsque le voilier se trouvait à plus de 1,000 pieds de distance, alors qu'il lui avait déjà causé quelques inquiétudes quant à ses manœuvres ultérieures, d'autant plus du fait qu'il avait laissé filer le câble de remorque et accéléré à fond; toutefois, j'estime spéculatif de supposer que le signal aurait attiré l'attention sur la péniche, à la différence du remorqueur et, dans les circonstances je ne peux conclure que le fait qu'il ait omis d'émettre un tel signal constitue une cause de l'abordage.

Je dois ajouter que la conclusion du savant juge de première instance selon laquelle le capitaine Helsing a aussi violé le paragraphe 35(1)²⁴ des *Règlements du Conseil des ports nationaux* n'est, à mon avis, pas défendable, car je ne vois

²⁴ 35. (1) Aucun navire ne peut marcher dans le port à une allure susceptible de mettre en danger la vie humaine ou la propriété.

and barge that could as such be regarded as dangerous to life or property.

I am also of the opinion that the finding that Captain Helsing was in breach of subsection 37(1)²⁵ of the *National Harbours Board Regulations* adds nothing to the finding of fault in having let out too much tow line and proceeded at too great a speed.

This brings me to the question of apportionment. In my opinion the extent of the differences in my conclusions and those of the learned Trial Judge as to the fault attributable to Captain Helsing is such as to warrant an appellate Court in substituting its own apportionment and as I see no basis on which different degrees of fault might be established I would apportion the responsibility 50% to the sailboat and 50% to the tug.

To this extent I would allow the appeal and vary the apportionment made by the learned Trial Judge.

My conclusion as to the facts, however, would make it necessary to consider and resolve as well the question as to the right of the respondents to recover anything in respect of a loss of life where contributory negligence on the part of the sailboat and its owner in causing the loss has been established. As the question was not fully argued and as it was intimated to counsel that the point would not be decided without their being afforded an opportunity to submit written argument on it I express no opinion beyond saying that the *Sparrows Point*²⁶ and *Algoma Central & Hudson Bay Railway Co.*²⁷ cases appear to raise a serious question as to whether anything is recoverable. However, as the majority of the Court is of the opinion that the action must fail on a different ground it

²⁵ 37. (1) Every vessel towing another vessel shall have sufficient power to perform such service properly and shall, at all times, keep as complete control as possible of the vessel in tow.

²⁶ [1951] S.C.R. 396.

²⁷ [1964] Ex.C.R. 505.

rien dans la vitesse du remorqueur et de la péniche qui serait susceptible de mettre en danger la vie humaine ou la propriété.

Je suis aussi d'avis que la conclusion selon laquelle le capitaine Helsing a agi en violation du paragraphe 37(1)²⁵ des *Règlements du Conseil des ports nationaux* n'ajoute rien à la conclusion relative à la faute consistant à avoir laissé filer le câble de remorque sur une trop grande longueur et à avoir navigué à trop grande vitesse.

Ceci m'amène maintenant à la question de la répartition des responsabilités. A mon avis, les différences entre mes propres conclusions et celles du savant juge de première instance en ce qui concerne la faute imputable au capitaine Helsing justifient la substitution par la Cour d'appel de sa propre répartition de la responsabilité et je ne vois rien qui puisse justifier une répartition inégale de la responsabilité; j'attribuerais donc 50% de la responsabilité au voilier et 50% au remorqueur.

C'est dans cette mesure seulement que j'accueillerais l'appel et modifierais le partage des responsabilités établi par le savant juge de première instance.

Cependant, ma conclusion sur les faits rend nécessaire d'examiner et, bien sûr, de trancher la question de savoir si les intimés ont droit à des dommages-intérêts en raison d'un décès alors qu'on a établi la négligence contributive du voilier et de son propriétaire à cet égard. Puisque la question n'a pas été plaidée de manière exhaustive et qu'on a informé les avocats que cette question ne ferait l'objet d'aucune décision avant qu'ils aient eu l'occasion de soumettre des plaidoiries écrites, je n'exprimerai aucune opinion sur ce sujet, si ce n'est que les affaires *Sparrows Point*²⁶ et *Algoma Central & Hudson Bay Railway Co.*²⁷ soulèvent apparemment des doutes sérieux quant à la possibilité de recouvrer une indemnité quelconque. Cependant puisque la majorité de la Cour est d'avis que l'action

²⁵ 37. (1) Tout navire qui en remorque un autre doit posséder une puissance suffisante pour lui permettre de bien accomplir ce travail et doit, en tout temps, rester aussi maître que possible du remorqué.

²⁶ [1951] R.C.S. 396.

²⁷ [1964] R.C.É. 505.

appears to me to be unnecessary for me to further consider the point in question or to consider the question of the right of the corporate defendants to limit their liability.

* * *

The following are the reasons for judgment delivered orally by

PRATTE J.: There is no doubt that, as found by the Trial Judge, Dr. Stein and his son were both negligent in sailing without keeping a proper lookout. In my opinion, this negligence was the sole cause of this unfortunate accident. The Trial Judge thought otherwise. He was of the view that the main cause of the collision was the negligence of the master of the tug. His chief findings in this respect may be summarized under four heads. He blamed the master of the tug:

1. for having let out his tow line and proceeded at a speed of $7\frac{1}{2}$ knots; (by doing so, the master of the tug incapacitated himself from complying with Rule 20(a) of the *Collision Regulations* which requires a power-driven vessel to keep out of the way of a sailing vessel);
2. for not having made sooner a greater alteration to port;
3. for having failed to blow the tug's whistle or to otherwise alert the sailboat to the presence of the barge; and
4. for not having kept a proper lookout.

I must say, with respect, that the evidence, as I view it, does not show that those on board the tug failed to keep a proper lookout. Moreover, I cannot infer from the evidence that the accident would have been avoided by the tug either altering her course to port or blowing her whistle.

Assuming that the Trial Judge was right in holding that the master of the tug should have proceeded at a lower speed with his tow close-hauled, one must consider whether his failure to do so was in fact the cause of the collision. The

doit être rejetée pour un motif différent, il me semble tout à fait inutile d'examiner plus à fond ce point ou d'examiner la question du droit des compagnies défenderesses de limiter leur responsabilité.

* * *

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

LE JUGE PRATTE: Il ne fait aucun doute, comme l'a conclu le juge de première instance, que le D^r Stein et son fils ont tous deux fait preuve de négligence en naviguant sans exercer une veille appropriée. A mon avis, cette négligence est la seule cause de cet accident malheureux. Le juge de première instance en a décidé autrement. Il était d'avis que la cause principale de l'abordage était la négligence du capitaine du remorqueur. On peut résumer en quatre points ses conclusions principales à cet égard. Il a reproché au capitaine du remorqueur:

1. d'avoir laissé filer le câble de remorque et d'avoir navigué à une vitesse de $7\frac{1}{2}$ nœuds; (ce faisant, le capitaine du remorqueur s'est mis dans une situation telle qu'il était incapable de se conformer à la Règle 20a) des *Règles sur les abordages* qui exigent qu'un navire à propulsion mécanique s'écarte de la route d'un voilier);
2. de n'avoir pas viré plus tôt et plus nettement à bâbord;
3. de n'avoir pas signalé au voilier à l'aide du sifflet ou autrement la présence de la péniche; et
4. de n'avoir pas exercé une veille appropriée.

Je dois dire en toute déférence que la preuve, telle que je la conçois, ne démontre aucunement que les personnes à bord du remorqueur ont omis d'exercer une veille appropriée. En outre, je ne peux déduire de la preuve que le remorqueur aurait évité l'accident s'il avait modifié sa route vers bâbord ou s'il avait utilisé son sifflet.

En supposant que le juge de première instance ait eu raison de conclure que le capitaine du remorqueur aurait dû avancer plus lentement et remorquer la péniche au plus près, il faut néanmoins déterminer si l'abordage résulte

negligence of a defendant cannot be said to be the cause of the damage suffered by a plaintiff unless there exists, between the negligence and the damage, a certain connection. And such a connection does not exist, in my view, if the negligent act or omission of the defendant was such that it was not reasonably foreseeable that the defendant's conduct would result in an accident similar to the one in which the plaintiff was involved.

In this case, it is my opinion that a reasonable person would not have foreseen that the conduct of the captain of the tug might result in an accident such as the one in which Dr. Stein lost his life. It could not reasonably be foreseen, in my view, that, on a clear sunny day, those on board a sailboat would fail to see a barge being towed by a tug; it could not reasonably be foreseen, either, that the operator of a small manoeuvrable sailboat would, in an area such as English Bay, sail so near a tug proceeding at more than 7 knots with a barge in tow, that he could not avoid colliding with the barge.

For these reasons, as well as for those given by the Chief Justice, I would dispose of this appeal in the manner suggested by the Chief Justice.

effectivement du fait qu'il a omis de le faire. La négligence d'un défendeur ne peut être considérée comme étant la cause du dommage subi par le demandeur à moins qu'il n'existe un certain lien de causalité entre la négligence invoquée et le dommage. Et, à mon avis, un tel lien n'existe pas si le défendeur ne pouvait raisonnablement prévoir que l'acte ou l'omission constitutifs de négligence risquaient d'entraîner un accident semblable à celui survenu au demandeur.

En l'espèce, je suis d'avis qu'une personne raisonnable n'aurait pas prévu que la conduite du capitaine du remorqueur pouvait entraîner un accident tel que celui au cours duquel le Dr Stein fut tué. On ne pouvait raisonnablement prévoir à mon avis que, par un jour clair et ensoleillé, des personnes se trouvant à bord d'un voilier ne verraient pas la péniche tirée par un remorqueur; on ne pouvait raisonnablement prévoir non plus que le pilote d'un petit voilier très manoeuvrable naviguerait, dans un secteur tel que la baie English, si près d'un remorqueur avançant à une vitesse supérieure à 7 nœuds et tirant une péniche et qu'il se trouverait dans l'impossibilité d'éviter un abordage avec cette dernière.

Pour ces motifs, ainsi que les motifs énoncés par le juge en chef, je me prononce dans cet appel de la manière suggérée par le juge en chef.