

T-958-80

T-958-80

MacMillan Bloedel Limited and Kingcome Navigation Company Limited (Plaintiffs)

v.

Pan Ocean Bulk Carrier Limited, the ship *Yu Kong* and A. MacKinnon (Defendants)

Trial Division, Collier J.—Vancouver, February 11; Ottawa, February 26, 1981.

Maritime law — Appointment of assessors — Application by plaintiffs for order appointing assessors pursuant to Rule 492(2) — Action for damages allegedly sustained by plaintiffs following ramming incident — Plaintiffs claim that the appointment of assessors precludes the tendering at trial of expert evidence on matters of navigation and seamanship — Order appointing two assessors made — Order not prohibiting any party from tendering expert evidence, pursuant to Rule 482, on matters of seamanship and navigation — Federal Court Rules 482, 492(2).

APPLICATION.

COUNSEL:

J. R. Cunningham and Marc MacEwing for plaintiffs.
Nils Daugulis for defendants.

SOLICITORS:

Macrae, Montgomery & Cunningham, Vancouver, for plaintiffs.
Bull, Housser & Tupper, Vancouver, for defendants.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

COLLIER J.: The plaintiffs applied for an order, pursuant to Rule 492(2), that two assessors be appointed to assist the Court at trial on matters of navigation and seamanship.

The second plaintiff owned a tug which, at the material times, was towing a boom of logs owned by the first plaintiff. The vessel *Yu Kong* is alleged to have negligently rammed the log boom in the Strait of Georgia off the mouth of the north arm of the Fraser River. Action was brought for dam-

MacMillan Bloedel Limited et Kingcome Navigation Company Limited (Demandereses)

a c.

Pan Ocean Bulk Carrier Limited, le navire *Yu Kong* et A. MacKinnon (Défendeurs)

b Division de première instance, le juge Collier—Vancouver, 11 février; Ottawa, 26 février 1981.

Droit maritime — Nomination d'assesseurs — Les demandereses sollicitent, en vertu de la Règle 492(2), une ordonnance portant nomination d'assesseurs — Action en indemnisation des dommages qu'auraient subis les demandereses à la suite d'un heurt — Les demandereses prétendent que la nomination d'assesseurs exclut la présentation, à l'instruction, du témoignage d'experts en matière de navigation et de manœuvre et matelotage — Il a été rendu une ordonnance portant nomination de deux assesseurs — Cette ordonnance n'interdisait pas à une partie de citer comme témoins, en vertu de la Règle 482, des experts en matière de manœuvre et matelotage et de navigation — Règles 482, 492(2) de la Cour fédérale.

REQUÊTE.

e AVOCATS:

J. R. Cunningham et Marc MacEwing pour les demandereses.
Nils Daugulis pour les défendeurs.

f PROCUREURS:

Macrae, Montgomery & Cunningham, Vancouver, pour les demandereses.
Bull, Housser & Tupper, Vancouver, pour les défendeurs.

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

h LE JUGE COLLIER: Les demandereses sollicitent, en vertu de la Règle 492(2), une ordonnance portant nomination de deux assesseurs qui assisteront la Cour en matière de navigation et de manœuvre et matelotage.

i La seconde demanderesse était propriétaire d'un remorqueur qui, à l'époque en cause, remorquait un train de bois appartenant à la première demanderesse. Le navire *Yu Kong* aurait, par négligence, heurté ce train de bois dans le détroit de Géorgie, à l'embouchure du bras nord du Fraser. Une action

ages alleged to have been sustained by the plaintiffs.

Counsel for the defendants felt assessors were not necessary in this case. Other than that, he had no serious objection to their appointment, provided the defendants were not precluded, by that appointment, from tendering at trial expert evidence on matters of navigation and seamanship, relevant to the facts and issues in this suit.

Counsel for the plaintiffs took the view the presence of assessors prevents the proffering of expert evidence on matters of navigation and seamanship. He relied on a recent decision of my colleague, Dubé J.: *Egmont Towing & Sorting Ltd. v. The "Telendos"* (T-219-79—unreported, November 17, 1980), and on the cases referred to in footnote 1 to those reasons. Dubé J. said at pages 2-3:

At the outset of the trial, counsel for the plaintiff moved to strike out the affidavits of several expert witnesses to be called by the defendant on the ground that no expert evidence is to be heard on matters of seamanship and navigation when assessors are sitting.

The arguments on that point were postponed to be heard at the time each of the proposed witnesses was to be called by the defendant. In due course a full debate was held in the matter and several authorities were quoted from British as well as Canadian jurisprudence. I ruled that when the Court is assisted by nautical assessors, whose duty it is to advise on matters of nautical skills and knowledge, the evidence of witnesses tendered for expert testimony on those very matters is not to be received.

I therefore disallowed the proposed evidence of expert witnesses whose affidavits revealed quite clearly that their competence and proposed evidence lay exactly in the field of expertise of the two assessors, namely the navigation of vessels in the Port of Vancouver. As I pointed out to counsel at the time, the two captains sitting beside me have themselves taken vessels, deep-sea as well as tugs, in and out of Vancouver Harbour hundreds of times.

I did, however, allow the expert evidence of a captain whose expertise lies in the field of naval architecture, a field foreign to the two assessors.

I am unable to accept the general proposition that "no expert evidence is to be heard on matters of seamanship and navigation when assessors are sitting".

en indemnisation des dommages qu'auraient subis les demanderessees a été intentée.

L'avocat des défendeurs estime non nécessaire en l'espèce la présence d'assesseurs. Toutefois, il ne s'oppose pas vraiment à leur nomination, pourvu que les défendeurs ne soient pas, du fait de cette nomination, empêchés de présenter à l'instruction quant aux faits et points litigieux le témoignage d'experts en matière de navigation et de manœuvre et matelotage.

L'avocat des demanderessees fait valoir que la présence d'assesseurs exclut la présentation du témoignage d'experts en matière de navigation et de manœuvre et matelotage. Il s'appuie sur une décision récemment rendue par mon collègue le juge Dubé dans l'affaire *Egmont Towing & Sorting Ltd. c. Le «Telendos»* (n° de greffe: T-219-79, décision non publiée rendue le 17 novembre 1980), et sur les causes citées à la première note en bas de page de ces motifs. Le juge Dubé dit ceci aux pages 2 et 3:

Au début du procès, l'avocat de la demanderesse demanda la radiation des affidavits de plusieurs des experts que voulaient citer le défendeur, motif pris que le témoignage d'experts en matière de science nautique et de navigation n'est pas admis lorsque siègent des assesseurs.

On reporta le débat sur ce point au moment où le défendeur citerait chacun des témoins proposés. Éventuellement il y eut débat en bonne et due forme à ce sujet et on cita abondamment de la doctrine et de la jurisprudence tant anglaise que canadienne. J'ai statué que lorsque la Cour bénéficie de l'aide d'assesseurs maritimes, dont le devoir est de la conseiller en matière de connaissances maritimes, le témoignage de personnes présentées comme expertes en ces matières n'est pas admissible.

J'ai donc rejeté le témoignage des personnes dont les déclarations sous serment, les affidavits, révélaient manifestement que leur compétence et le témoignage qu'elles allaient donner concernaient exactement le champ de compétence des deux assesseurs, soit la manœuvre des navires dans le port de Vancouver. Comme je l'ai rappelé aux avocats à l'époque, les deux capitaines qui siégeaient avec moi ont eux-mêmes fait, des centaines de fois, entrer et sortir du port de Vancouver aussi bien des bâtiments de mer que des remorqueurs.

J'ai toutefois autorisé le témoignage, à titre d'expert, d'un capitaine dont les compétences relèvent du domaine de l'architecture navale, domaine étranger aux deux assesseurs.

Je ne saurais accepter la proposition générale selon laquelle «le témoignage d'experts en matière de science nautique et de navigation n'est pas admis lorsque siègent des assesseurs».

I expressed my views on this point in an appendix to *The "Sun Diamond" v. The "Erawan"* (1975) 55 D.L.R. (3d) 138. I reviewed the English practice, and the former Exchequer Court practice, which followed the English view that expert evidence was inadmissible when assessors were sitting. Neither of those earlier practices is, in my view, binding on the Trial Division of this Court. I set out, in the *Sun Diamond* case, the restricted use of assessors which I felt should be made; and that their appointment should not debar expert evidence on matters of navigation and seamanship. I do not propose to repeat here my reasons. I reaffirm those views on this application.

In *Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft v. The Queen* [1969] 1 Ex.C.R. 117, Noël J. (later A.C.J. of the Federal Court) sat with an assessor, in a case which essentially involved maritime matters, including navigation and seamanship. Several expert witnesses were tendered on matters of navigation. It was argued, on the same grounds put forward by the plaintiffs here, the evidence of the experts was inadmissible. Noël J. overruled the objection, and permitted the expert witnesses to give evidence. (See pages 144-146, 148, 155.)

The point raised here came up in a recent case in this Division: *Misener Transportation Limited v. The "George N. Carleton"* (T-5952-78, Marceau J., unreported, May 6, 1980). A vessel, while being assisted by a tug, came into contact with the wall of a quay in Thunder Bay, Ontario. One party applied for the appointment of an assessor to assist the Court. Mahoney J. directed the appointment, but added a proviso that the appointment did not preclude the tendering of expert evidence on matters of navigation and seamanship. Marceau J., who heard the trial, said, at pages 8-9:

What then caused the stern of the vessel to react as it did and take a wrong direction? I was assisted during this trial by an assessor, Captain Storey, but pursuant to an order of the Court, the presence of the assessor was not to prevent the parties from calling expert evidence. The defendants called three expert witnesses, two of whom greatly impressed me by their quali-

J'ai fait connaître mes vues sur ce point dans une annexe à la décision *Le «Sun Diamond» c. L'«Erawan»* (1975) 55 D.L.R. (3^e) 138. J'ai examiné les usages anglais et ceux de l'ancienne Cour de l'Échiquier, qui suivaient le principe anglais voulant que le témoignage d'experts ne soit pas recevable lorsque siègent des assesseurs. Aucun de ces usages anciens ne lie, à mon avis, la Division de première instance de la présente Cour. J'ai exposé, dans l'affaire *Sun Diamond*, l'utilisation limitée qui devrait être faite des assesseurs; j'ai aussi exprimé l'avis que la nomination d'assesseurs ne devrait pas exclure le témoignage d'experts en matière de navigation et de manœuvre et matelotage. Je n'ai pas l'intention de répéter ici mes motifs. Je les réaffirme en l'espèce.

Dans l'affaire *Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft c. La Reine* [1969] 1 R.C.É. 117, le juge Noël (devenu plus tard juge en chef adjoint de la Cour fédérale) a siégé avec un assesseur dans un cas où il s'agissait essentiellement de questions maritimes, notamment de navigation et de manœuvre et matelotage. Plusieurs experts en matière de navigation ont été cités comme témoins. On a fait valoir, pour les mêmes raisons que celles avancées en l'espèce par les demandereses, que le témoignage d'experts était irrecevable. Le juge Noël a rejeté cette objection et autorisé les experts cités comme témoins à déposer. (Voir pages 144 à 146, 148, 155.)

La question dont il s'agit en l'espèce a été soulevée dans une cause récente devant la présente Division soit *Misener Transportation Limited c. Le «George N. Carleton»* (n^o de greffe: T-5952-78, jugement rendu par le juge Marceau le 6 mai 1980, non publié). Un navire, qu'un remorqueur était en train d'aider, avait heurté la paroi d'un quai à Thunder Bay, en Ontario. Une partie avait demandé la nomination d'un assesseur pour aider la Cour. Le juge Mahoney ordonna la nomination, sous condition toutefois que celle-ci n'exclue pas le témoignage d'experts en matière de navigation et de manœuvre et matelotage. Le juge Marceau, qui a instruit l'affaire, dit ceci à la page 8:

Quelle est donc la cause de ce mouvement de l'arrière du navire dans la mauvaise direction? Un assesseur, le capitaine Storey, m'a assisté pendant ce procès, mais, conformément à une ordonnance de la Cour, sa présence ne devait pas empêcher les parties de recourir à des dépositions d'experts. Les défendeurs ont cité trois témoins experts dont deux m'ont beaucoup

cations and the way they expressed their opinions, Jack Augustus Potter, a former sea Captain, now a marine surveyor, and Cyril Harrison, a recently retired Captain and Great Lakes pilot. According to these experts three reasons must account for the sheering of the vessel to port.

At the conclusion of argument on this case, I said I would make an order appointing two assessors. But the order would not prohibit any party from tendering expert evidence, pursuant to Rule 482, on matters of seamanship and navigation relevant to this action. I said, also, I would give short written reasons in case the plaintiffs might wish to appeal my order.

These are the written reasons.

The costs of this motion are in the cause.

impressionné par leurs titres et la manière d'exprimer leurs avis, à savoir Jack Augustus Potter, ancien capitaine hauturier, à présent expert maritime, et Cyril Harrison, ancien capitaine et pilote des Grands Lacs qui vient de prendre sa retraite. D'après ces experts, les trois raisons suivantes expliquent la

a dérive du navire à bâbord:

b A la fin des débats en l'espèce, j'ai dit que je rendrais une ordonnance portant nomination de deux assesseurs, et que cette ordonnance n'interdirait pas à une partie de citer comme témoins, en vertu de la Règle 482, sur des questions pertinentes à la présente action, des experts en matière de manœuvre et matelotage et de navigation. J'ai également déclaré que je donnerais de brefs motifs écrits au cas où les demandereses voudraient en appeler de mon ordonnance.

c Les présentes constituent ces motifs écrits.

Les dépens de la présente requête suivront l'issue de la cause.