

T-1275-72

T-1275-72

**Fraser River Harbour Commission and Johnston Terminals Limited (Plaintiffs)**

v.

**The Ship *Hiro Maru* and Nippon Yusen Kaisha and Hatchiuma Kisen K.K. (Defendants)**

Trial Division, Urie J.—Vancouver, November 13, 14, 15, 16, 1973; Ottawa, January 31, 1974.

*Maritime law—Break-away of defendant ship from dock—Damage to defendant ship and to berthing facilities of plaintiff Commission—Apportionment under provincial Contributory Negligence Act—Damages to loading facility of plaintiff corporation—Not recoverable.*

These consolidated actions were based on the claim of the plaintiff Commission for damages to its berthing facilities and the claim of the plaintiff corporation for damages to its loading facility when the defendant ship *Hiro Maru* broke away from her mooring. The defendant ship was owned by the other two defendants, which counterclaimed for damages.

*Held*, the damages resulted from the negligent handling of the defendant ship by its officers and the negligence of the plaintiff Commission in the maintenance of the dock by its servants. The *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 648, was inapplicable because the action did not involve a collision between ships, but between a ship and a shore-based structure. The plaintiff Commission, as an agent of the Crown in right of Canada, under the *Harbour Commissions Act*, R.S.C. 1970, c. H-1, could invoke the application of the *Contributory Negligence Act*, R.S.B.C. 1960, c. 74, s. 2. Under that Act, damages may be apportioned and the liability of the defendants for the plaintiff Commission's damages is fixed at 80% and the liability of the plaintiff Commission is fixed at 20% of the defendants' damages. But the plaintiff corporation failed in its claim, since the negligence of the servants of the plaintiff Commission was imputed to the plaintiff corporation; the latter was unable to prove that the proximate cause of its damages was the negligence of the defendants, and was ineligible to invoke the provincial *Contributory Negligence Act*.

*The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company v. Manitoba Pool Elevators Limited and Lakehead Harbour Commissioners* [1964] Ex.C.R. 505, followed. S.S. "Peterborough" v. *Bell Telephone Co.* [1952] 4 D.L.R. 699; *The "Fir"* (1943) 76 Ll. L.R. 77; *H.M.S. "Princess Astrid"* (1944) 78 Ll. L.R. 99; *Williams & Sons Ltd. v. Port of London Authority* (1933) 47 Ll. L.R. 81; *City of Halifax v. Halifax Harbour Commissioners* [1935] S.C.R. 215; *Garland Steamship Co. v.*

**La Commission de port du Fraser et Johnston Terminals Limited (Demanderesse)**

a c.

**Le navire *Hiro Maru* et Nippon Yusen Kaisha et Hatchiuma Kisen K.K. (Défendeurs)**

Division de première instance, le juge Urie—Vancouver, les 13, 14, 15 et 16 novembre 1973; Ottawa, le 31 janvier 1974.

*Droit maritime—Rupture des amarres du navire défendeur alors qu'il se trouve à un poste d'amarrage—Dommages causés au navire défendeur et au poste d'amarrage de la Commission demanderesse—Répartition des responsabilités en vertu de la Contributory Negligence Act provinciale—Dommages causés au poste de chargement de la compagnie demanderesse—Aucuns dommages-intérêts.*

Il s'agit d'une jonction d'actions en dommages-intérêts, l'une intentée par la Commission demanderesse pour les dommages causés à son poste d'amarrage et l'autre par la compagnie demanderesse pour les dommages causés à son poste de chargement, lorsque le navire défendeur, le *Hiro Maru*, a rompu ses amarres. Le navire défendeur appartient aux deux autres défendeurs qui, par demande reconventionnelle, réclament des dommages-intérêts.

*Arrêt*: les dommages sont imputables à la manœuvre négligente des responsables du navire et à la négligence de la Commission demanderesse dans l'entretien du bassin par ses préposés. L'article 648 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, c. S-9, ne peut s'appliquer puisqu'il ne s'agit pas d'un abordage entre navires, mais entre un navire et une construction ayant ses fondations sur la rive. La Commission demanderesse, en tant qu'agent de la Couronne du chef du Canada, en vertu de la *Loi sur les Commissions du port*, S.R.C. 1970, c. H-1, peut invoquer les dispositions de la *Contributory Negligence Act*, S.R.C.-B. 1960, c. 74, art. 2. En vertu de cette loi, il peut y avoir répartition des dommages-intérêts et la responsabilité des défendeurs est fixée à 80% des dommages subis par la Commission demanderesse et celle de la Commission demanderesse à 20% des dommages subis par les défendeurs. Mais la réclamation de la compagnie demanderesse n'est pas recevable, car la négligence des préposés de la Commission demanderesse était imputable à la compagnie demanderesse; cette dernière n'a pas réussi à prouver que la cause immédiate des dommages subis par elle était la négligence des défendeurs; en outre, elle ne pouvait invoquer les dispositions de la *Contributory Negligence Act* provinciale.

*Arrêt suivi*: *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company c. Manitoba Pool Elevators Limited et les Commissaires du port de Lakehead* [1964] R.C.É. 505. Arrêts examinés: S.S. «Peterborough» c. *La Cie Bell Téléphone* [1952] 4 D.L.R. 699; *Le «Fir»* (1943) 76 Ll. L.R. 77; *H.M.S. «Princess Astrid»* (1944) 78 Ll. L.R. 99; *Williams & Sons Ltd. c. Port of London Authority* (1933) 47 Ll. L.R. 81; *La cité de Halifax c. Les Commissaires du Port de Halifax* [1935] R.C.S. 215; *Gart-*

*The Queen* [1960] S.C.R. 315; *The Chinkiang* [1908] A.C. 251; *The Hero* [1912] A.C. 300; *The Queen v. Nord-Deutsche* [1971] S.C.R. 849; *Sparrows Point v. Greater Vancouver Water District* [1951] S.C.R. 396; *The Devonshire* [1912] A.C. 634, considered.

ACTION.

COUNSEL:

*A. Barry Oland* and *R. K. MacKinnon* for plaintiffs.

*Boon S. Lee* and *J. W. Pearson* for defendants.

SOLICITORS:

*Owen, Bird*, Vancouver, for plaintiffs.

*Campney & Murphy*, Vancouver, for defendants.

URIE J.—This action is a consolidation of two actions brought by the respective plaintiffs against the defendants, which consolidation was pursuant to the Order of Sheppard D.J. dated August 22, 1973. The actions arose out of damage sustained to certain berthing facilities owned by the plaintiff Commission and to a loading facility owned and operated by the plaintiff Company at the said berthing facilities, due to the breaking away of the defendant ship from her mooring at the said berth. The defendant ship is owned by the other two defendants who counter-claimed against the plaintiffs for damages sustained by the ship in the mishap.

The berth in question, known as Fraser Surrey Dock, Berth No. 4, was designed, built and modified in accordance with the plans and specifications of Fraser River Pile Driving Company Limited, a firm, which according to the evidence, had wide experience in this type of construction. The loading equipment at the berth was erected, installed and operated by or on behalf of the plaintiff, Johnston Terminals Limited.

The berth, which is almost completely constructed of wood and is located on the south

*land Steamship Co. c. La Reine* [1960] R.C.S. 315; *Le Chinkiang* [1908] A.C. 251; *Le Hero* [1912] A.C. 300; *La Reine c. Nord-Deutsche* [1971] R.C.S. 849; *Sparrows Point c. Greater Vancouver Water District* [1951] R.C.S. 396; *Le Devonshire* [1912] A.C. 634.

ACTION.

AVOCATS:

*A. Barry Oland* et *R. K. MacKinnon* pour les demandereses.

*Boon S. Lee* et *J. W. Pearson* pour les défendeurs.

PROCUREURS:

*Owen, Bird*, Vancouver, pour les demandereses.

*Campney & Murphy*, Vancouver, pour les défendeurs.

LE JUGE URIE—Il s'agit ici de la jonction de deux actions intentées par chacune des demandereses à l'encontre des défendeurs; cette jonction d'actions fait suite à l'ordonnance du juge suppléant Sheppard, rendue le 22 août 1973. Ces actions résultent des dommages subis par les installations d'un poste d'amarrage appartenant à la Commission demanderesse et d'un poste de chargement de ce poste d'amarrage, appartenant à la compagnie demanderesse qui l'exploite; le navire défendeur, en rompant ses amarres alors qu'il se trouvait à ce poste, a causé ces dommages. Le navire défendeur appartient aux deux autres défendeurs qui, par demande reconventionnelle à l'encontre des demandereses, réclament des dommages-intérêts pour les dommages subis par le navire lors de cet incident.

Le poste d'amarrage en cause, connu sous le nom de Fraser Surrey Dock, poste d'amarrage n° 4, fut préparé, construit et modifié selon les plans et instructions de la Fraser River Pile Driving Company Limited, une compagnie qui, selon la preuve, avait une vaste expérience en la matière. Les installations de chargement de ce poste d'amarrage ont été construites, aménagées et exploitées par la compagnie demanderesse, la Johnston Terminals Limited, ou en son nom.

Le poste d'amarrage est presque entièrement construit en bois et se situe sur la rive sud du

side of the Fraser River opposite Annacis Island, B.C., lies at an angle of approximately 10 degrees to the shoreline with the down river end being further out from the shoreline than the up river end. It was built to provide a dock for bulk freighters loading wood chips and sawdust destined for Japan. At the time of the accident it consisted of the following:

(a) A catwalk with handrail lying in an approximate northeast and southwest direction between 60 feet and 200 feet off shore.

(b) Six mooring dolphins placed along the river side of the catwalk, with the first being placed at the upstream end thereof which are numbered 1 to 6 respectively in a downstream direction from the aforementioned first dolphin. Each is constructed of 16 vertical piles within which are meshed 20 batter or brace piles angled at 45 degrees toward shore, the whole of which are bolted together to form a single unit. All were originally driven into the river bottom for a distance of 20 feet.

(c) A platform or deck on each dolphin. Two of the vertical piles are extended through this platform. Affixed to the top of each of these piles is a 4 foot steel mooring cap with 2 horns extending from each side to hold a vessel's mooring lines in place. It is called a bollard. This cap is attached to each pile with four 9 inch lag screws. Starting from number 1 the dolphins are placed at intervals of 155 feet, 155 feet, 66 feet, 124 feet and 150 feet respectively from each other.

(d) A floating anchor buoy positioned in line with the mooring dolphins along the catwalk at a distance of 445 feet downstream, which buoy is attached to a 2 inch, high strength stud link chain leading to a concrete anchor weighing approximately 17.4 tons buried 10 feet beneath the river bed at a distance from number 6 dolphin of 550 feet, being about the furthest boundary of the Commission's property line ashore.

(e) A steel loading tower on a concrete pad capable of loading sawdust or wood chips under pressure located at a point approxi-

fleuve Fraser en face de l'île Annacis (C.-B.); il forme un angle d'environ 10 degrés avec la rive, l'extrémité aval étant plus loin de la rive que l'extrémité amont. Il fut construit afin de fournir un dock pour le chargement en vrac de copeaux et de sciure de bois dans des cargos à destination du Japon. A l'époque de l'accident, ce poste d'amarrage comprenait:

a) Une passerelle, avec main-courante, suivant une direction nord-est sud-ouest, située de 60 pieds à 200 pieds au large.

b) Six ducs d'Albe situés le long de cette passerelle, du côté de la rivière, numérotés de 1 à 6 respectivement, le premier étant situé en amont et les autres vers l'aval. Chacun d'eux comprend 16 pilotis verticaux munis de 20 pilots entrecroisés formant un angle de 45° avec le rivage; ces poteaux boulonnés ensemble forment une seule unité. A l'origine, ils avaient été enfoncés de 20 pieds dans le fond de la rivière.

c) Une plate-forme ou ponton sur chacun des ducs d'Albe. Deux des pilotis verticaux passent au travers de la plate-forme. Au sommet de chacun de ces pilotis est fixé un montant en acier de 4 pieds, comportant deux parties latérales saillantes servant à maintenir en place les amarres d'un navire. C'est ce qu'on appelle un bollard. Ces bollards sont fixés sur les pilotis par quatre tire-fond de 9 pouces. En partant du numéro 1, les ducs d'Albe sont espacés respectivement de 155, 155, 66, 124 et 150 pieds.

d) Une bouée signalant la présence d'une ancre dans le prolongement des ducs d'Albe situés le long de la passerelle, à une distance de 445 pieds vers l'aval; la bouée est attachée par une chaîne étauçonnée de deux pouces de grande résistance, à une ancre en béton armé pesant approximativement 17.4 tonnes, enterrée à 10 pieds de profondeur dans le lit du fleuve à une distance de 550 pieds du duc d'Albe numéro 6, soit à peu près vis-à-vis de la limite de la propriété de la Commission, sur la rive.

e) Une tour de chargement en acier placée sur un bloc de béton, utilisée pour le chargement de la sciure et des copeaux de bois, sous

mately in the centre of the line of mooring dolphins.

(f) 12 fender piles on the river side of all of the above are connected to the main structure by means of horizontal waling timbers and chains with rubber bumpers between each set of waling timbers. The purpose of the fenders is to transfer the force of a docking ship or of a moored one on to each of the main dolphins, that is to absorb the energy and transmit it in to the complete dolphin.

(g) A scow area for the purpose of discharging sawdust and wood chips either directly into the cargo area of the berthed ship or to a storage area ashore is located inshore from the catwalk approximately opposite dolphin number 4. Scows enter this area from the vicinity of the down river end of the berth.

(h) Two breast line mooring facilities on shore, the first a vertically imbedded log approximately opposite number 2 dolphin at about 125 feet therefrom and the second a 10 foot log, 3 feet in diameter buried in a horizontal position at a depth of 10 feet and known as a "dead man", situated downstream opposite number 6 dolphin at a distance of approximately 210 feet therefrom. Each of these onshore facilities had 1 inch steel mooring cables running to the catwalk adjacent to the nearest dolphin for attachment to the ship's lines. The use of the downstream breast line facility was subject to interruption since the breast line had to be let go when a scow was brought into or taken out of the berth by reason of the fact that the scow, when either loaded or emptied, extended above the height of the breast line when it was in a taut position. When it was let go or slackened it simply sank to the bottom of the river where it remained until it was again tightened by the ship's crew.

The berth layout above described is shown on Exhibits P-21 and P-21A and was described as having a total length of approximately 665 feet.

pression, est située à peu près au centre de la rangée des ducs d'Albe.

f) Douze pieux de défense, situés du côté de la rivière, sont reliés à la structure principale par des traverses en bois horizontales et des chaînes maintenant des boudins de caoutchouc entre chaque groupe de traverses. Ces défenses servent à répartir la force d'un navire qui aborde ou d'un navire amarré entre chacun des ducs d'Albe principaux, c'est-à-dire à absorber l'énergie et à la transmettre à l'ensemble du duc d'Albe.

g) Un secteur réservé aux gabarres servant à décharger la sciure et les copeaux de bois soit directement dans le compartiment cargo du navire amarré soit dans un entrepôt à terre, est situé entre la rive et la passerelle à peu près en face du duc d'Albe numéro 4. Les gabarres entrent dans ce secteur par le côté aval du poste d'amarrage.

h) Deux installations d'amarres de travers sur le rivage, dont la première est une poutre enfoncée verticalement à peu près en face du duc d'Albe numéro 2 à environ 125 pieds de celui-ci et la seconde, une poutre longue de 10 pieds et d'un diamètre de 3 pieds, enterrée horizontalement à une profondeur de 10 pieds et connue sous le nom de «corps mort», située en aval en face du duc d'Albe numéro 6 à une distance d'environ 210 pieds de ce dernier. Ces deux installations sur le rivage comportent des câbles d'amarrage en acier d'un pouce de diamètre allant jusqu'à la passerelle au niveau du duc d'Albe le plus proche et servant à attacher les amarres du navire. L'utilisation de l'amarre de travers située vers l'aval était sujette à interruption, car il fallait la larguer afin de laisser passer les gabarres qui entraient ou sortaient du bassin; en effet ces dernières, chargées ou vides, étaient plus hautes que l'amarre de travers, même lorsque celle-ci était tendue. Lorsqu'on la larguait ou lorsqu'on lui donnait du mou, l'amarre de travers coulait simplement au fond de la rivière où elle restait jusqu'à ce que l'équipage du navire la retende.

L'agencement du poste d'amarrage tel que décrit ci-dessus figure aux pièces P-21 et P-21A et, selon la description donnée, il avait une

Its composition as at the date of the accident as above described was not totally as originally designed. As a result of the recommendations of representatives of the defendant ship owners a number of modifications to the original plans were made and were reflected in the final berth layout described above. Firstly, the floating mooring buoy was moved a distance of 70 feet and then a further 95 feet downstream from the point at which it was originally planned to place it. This change was required because of the possibility of longer ships being docked at the facility and the necessity, therefore, of having the lines from the stern of such ships as nearly in line with or at as shallow an angle to the dock as possible. At the time of the move of 95 feet further downstream the anchor was buried to a depth of 10 feet in the river bed rather than 5 feet as had been the case theretofore.

Secondly, the two breast line mooring facilities on shore with the steel cables therefrom attached to the catwalk were added, apparently to provide better moorings to hold vessels tightly to the dock. Thirdly, the original design called for only 5 dolphins. An additional one, which became number 4 dolphin, was added. Fourthly, the mooring buoy which was originally constructed of wood was changed to a cylindrical steel buoy because of its greater durability. Fifthly, wooden blocks were placed between the vertical piles just below the deck elevation of each dolphin to reduce the length of the leverage on the piles extending above the deck upon which the bollards were attached to prevent snapping under stress when ships' lines were attached to them.

The defendant ship *Hiro Maru* arrived at berth number 4 at 0800 hours on December 11, 1971 at which time 3 head lines were run to bollards at berth number 3. A line was run from the forward area to dolphin number 2 and was described as a breast line. A forward spring line was run aft to dolphin number 4. An after spring line was run forward to dolphin number 4. A

longueur totale d'environ 665 pieds. Sa disposition au jour de l'accident, telle que décrite ci-dessus, ne correspond pas exactement aux plans initiaux. Des représentants des propriétaires du navire défendeur firent des recommandations à la suite desquelles on modifia quelque peu lesdits plans; l'agencement final de ce poste d'amarrage correspondant à la description ci-dessus est le résultat de ces modifications. En premier lieu, la bouée d'amarrage fut déplacée de 70 pieds, puis de 95 pieds vers l'aval, par rapport à l'endroit où l'on avait initialement prévu de la placer. Ce changement était nécessaire pour permettre, le cas échéant, l'amarrage de navires plus longs, compte tenu de l'obligation de placer les amarres d'arrière de ces navires dans le prolongement du dock ou selon un angle aussi petit que possible avec celui-ci. Lorsqu'on déplaça l'ancre de 95 pieds vers l'aval, on l'enfonça à 10 pieds dans le lit du fleuve au lieu de 5 pieds, comme c'était le cas auparavant.

En deuxième lieu, on ajouta les deux amarres de travers, sur le rivage, ainsi que les câbles d'acier les reliant à la passerelle, afin de fournir apparemment de meilleures amarres pour maintenir les navires très près de la jetée. En troisième lieu, le plan initial prévoyait seulement cinq ducs d'Albe. On ajouta un duc d'Albe, qui devint le duc d'Albe numéro 4. En quatrième lieu, la bouée d'amarrage qui était initialement construite en bois fut remplacée par une bouée cylindrique en acier, plus durable. En cinquième lieu, on plaça des madriers en bois entre les pilotis verticaux, juste en-dessous du ponton de chacun des ducs d'Albe pour réduire l'effet de levier sur les pilotis s'élevant au-dessus du niveau du ponton et sur lesquels on avait fixé les bollards, afin d'éviter qu'ils ne se cassent sous la tension exercée par les amarres des navires qui y étaient attachées.

Le navire défendeur, le *Hiro Maru*, arriva au poste numéro 4 à 8h, le 11 décembre 1971; on attachait alors trois amarres de l'avant à des bollards du poste numéro 3. Une amarre partant de l'avant du navire fut attachée au duc d'Albe numéro 2; on décrit cette dernière comme une amarre de travers. Une amarre de poste avant fut attachée vers l'arrière au duc d'Albe numéro

line, which the ship's Chief Officer described as a breast line, was run forward from the stern area to dolphin number 5. Three stern lines were run to the floating mooring buoy down river. No lines were attached to dolphin number 6 since it had been tilted by a vessel some time previously and had not been re-imbedded in the river.

To appreciate the problem posed in this case it is necessary to understand the purpose of the various lines as they were disclosed in the evidence by several of the witnesses:

1. Head Lines. These lines run from the bow at a shallow angle to a mooring point and are used in conjunction with the stern lines and spring lines to prevent the vessel from surging back and forth and to shift the vessel back and forth along the dock.

2. Stern Lines. They perform the same functions as the head lines and are fixed in the same manner except that they run from the stern of the ship.

3. Spring Lines. These are run from a forward point in the ship back to a mooring bollard or from a point toward the stern of the ship forward to such a bollard, in each case at very sharp angles to the side of the ship. Their purpose is, first, to prevent a ship from surging back and forth with the currents, tides or winds, and, second, in conjunction with the stern and head lines, to assist in shifting the vessel back and forth along the dock.

4. Breast Lines. These are run from points toward the bow and toward the stern of the vessel to mooring points at as nearly a vertical angle to the ship as possible to prevent lateral or sideways movement of the vessel away from the dock due to tides, currents or winds. In other words, its function is to hold the vessel firmly to the dock.

4. Une amarre de poste arrière fut attachée vers l'avant au duc d'Albe numéro 4. Une amarre, que l'officier en second décrit comme une amarre de travers, se trouvant à l'arrière du bateau, fut attachée vers l'avant au duc d'Albe numéro 5. On attachait trois amarres d'arrière à la bouée d'amarrage flottante se trouvant en aval. Aucune amarre ne fut attachée au duc d'Albe numéro 6, car, renversé par un navire peu de temps auparavant, il n'avait pas été remis en place.

Pour mieux saisir le problème soulevé dans cette affaire, il faut comprendre à quoi servent les différentes amarres, selon la preuve présentée par plusieurs témoins:

1. Amarres d'avant. Ces amarres vont de la proue à un point d'amarrage suivant un angle faible et sont utilisées en corrélation avec les amarres d'arrière et les amarres de poste pour empêcher le navire de dériver vers l'avant ou l'arrière ainsi que pour le déplacer vers l'avant ou vers l'arrière, le long du bassin.

2. Amarres d'arrière. Elles jouent le même rôle que les amarres d'avant et sont attachées de la même manière, mais elles partent de l'arrière du navire.

3. Amarres de poste. Ces amarres vont d'un point situé à l'avant du navire à un bollard situé à l'arrière ou d'un point situé à l'arrière du navire à un bollard situé à l'avant. Dans chaque cas, elles forment un angle très aigu avec le flanc du navire. Elles servent d'abord à empêcher le navire de suivre en avant ou en arrière la dérive du courant, la marée ou les vents et, en second lieu, en corrélation avec les amarres d'avant et d'arrière, à permettre de déplacer le navire le long du bassin, vers l'avant ou vers l'arrière.

4. Amarres de travers. Elles vont de points situés vers la proue et vers la poupe du navire à des points d'amarrage, suivant une ligne aussi perpendiculaire que possible avec le navire; elles servent à empêcher un mouvement latéral du navire, causé par les marées, les courants ou les vents, qui écarterait ce dernier du bassin. En d'autres termes, elles servent à maintenir fermement le navire le long du bassin.

All lines complement one another and their respective functions may change somewhat as the ship is moved up and down the dock during the course of loading. It must be borne in mind that in this case the *Hiro Maru* had 5 cargo loads. The first hold to be filled was number 2, the second required the ship to be moved back to fill number 5. The order in which each hold thereafter was filled was carried out to ensure that a proper balance was kept on the ship forward and aft. When hold number 1 was being filled the stern of the vessel would be at its furthest point out in the river since the loading tower remained stationary and number 1 hold is the one closest to the bow of the vessel.

Captain Grozier, at that time the Harbour Master employed by the plaintiff Commission, testified that dolphin number 6 had been tipped on September 5, 1971 during the departure from berth number 4 of the ship *Diashan Maru* because its crew had not let go the line attached to that dolphin quickly enough. It had not been repaired until early in January, 1972 because berth number 4 had been under almost constant use and when it was not the contractor had not had equipment available to effect the repairs. He further testified that it had been reported to him by one of his foremen on October 8, 1971 that the ship *Zencoran Maru* had dragged the mooring anchor from its position. Immediately thereafter it was moved a further 95 feet downstream and buried 10 feet in the river bed as previously described.

Captain Grozier also testified that at or about that time he instructed his Assistant Superintendent, Kenneth Cavanaugh, that ships in berth number 4 were to use the ship to shore breast lines at all times and only in ebb tide or slack water conditions and when on-shore winds prevailed were they to be slackened. Under no circumstances were ships in the berth to be moved or the breast lines slackened during flood tide conditions or in off-shore winds even if scows were waiting to berth or depart from berth number 4.

Toutes ces amarres sont complémentaires les unes des autres et leur rôle respectif peut changer quelque peu lorsqu'on déplace le navire le long du poste au cours du chargement. Il faut rappeler que, dans cette affaire, le *Hiro Maru* avait cinq chargements. La première cale à remplir devait être la cale numéro 2; il fallut ensuite déplacer le navire vers l'arrière pour remplir la cale numéro 5. Les autres cales furent remplies par la suite suivant un certain ordre de façon à équilibrer l'avant et l'arrière du navire. Au moment du chargement dans la cale numéro 1, l'arrière du navire se trouvait à son point le plus éloigné vers l'aval puisque la tour de chargement restait stationnaire et que la cale numéro 1 est la plus proche de l'avant du navire.

Le capitaine Grozier, qui était à ce moment le capitaine de port et travaillait pour la Commission demanderesse, a témoigné que le duc d'Albe numéro 6 avait été renversé le 5 septembre 1971 au moment où le navire *Diashan Maru* quittait le poste numéro 4, l'équipage n'ayant pas largué à temps l'amarre attachée à ce duc d'Albe. Il ne fut pas réparé avant le début janvier 1972, car le poste numéro 4 était presque constamment utilisé et, lorsqu'il ne l'était pas, l'entrepreneur n'avait pas l'équipement nécessaire pour procéder aux réparations. Il témoigna en outre qu'un de ses contremaîtres lui avait fait savoir le 8 octobre 1971 que le navire *Zencoran Maru* avait déplacé l'ancre d'amarrage. Immédiatement après, on la recula de 95 pieds vers l'aval et on l'enterra à 10 pieds de profondeur dans le lit du fleuve, comme nous l'avons expliqué plus haut.

Le capitaine Grozier témoigna aussi qu'à ce moment, ou peu après, il demanda au surintendant adjoint, Kenneth Cavanaugh, de s'assurer que les navires au poste d'amarrage numéro 4 utilisent en tout temps des amarres de travers allant du navire au rivage, et que ces amarres de travers ne soient relâchées qu'à marée descendante ou lorsque la mer était calme et lorsque les vents de mer étaient prédominants. On ne devait, en aucune circonstance, déplacer les navires se trouvant au poste ou donner du mou aux amarres de travers à marée montante ou lorsque les vents de terre étaient prédominants.

At about 0420 hours in the morning of December 14, 1971, just after a change in watch, loading of number 1 hold of the defendant ship was proceeding normally. At that time the ship's Chief Officer testified that he observed that the stern of the vessel was 3 or 4 feet off the berth as a result of which he instructed crew members to winch in two of the stern lines attached to the buoy with a view to pulling the vessel tight against the dock. At this time he testified that he noticed that rather than the ship moving back into position the buoy was moving in the same direction as the lines, indicating that the anchor had been pulled from its position in the bottom of the river. He then turned out the full crew and with another member thereof he went to check the forward spring line at which time he noticed that the bollard on dolphin number 4 had come off as well as the spring lines attached to it. At this time the stern of the vessel was moving rapidly toward midstream. He then slackened the bow breast line and in order to slow down the outward movement he lowered the port side anchor. He then tightened what he described as the after breast line and this pulled number 5 dolphin into the sea. At or about this time sections of the catwalk on each side of dolphin number 4 collapsed, one of them falling into the sea.

The plaintiffs take the position that the damage to their berthing and loading facilities occurred as the result of the negligence of those persons in charge of the defendant ship, who were servants or agents of the defendant owners in that they failed properly to moor the ship at the berth and, in particular, failed to set and maintain in position a breast line at the after end of the ship knowing that this was contrary to good seamanship practice and to the instructions of the port's Harbour Master.

même si des gabarres attendaient pour entrer ou sortir du bassin numéro 4.

A environ 4h20 du matin, le 14 décembre 1971, juste après un changement de quart, le chargement de la cale numéro 1 du navire défendeur s'effectuait normalement. Dans son témoignage, l'officier en second du navire déclara avoir remarqué à ce moment que l'arrière du navire se trouvait à trois ou quatre pieds de la jetée. En conséquence, il demanda aux membres de l'équipage d'enrouler sur le treuil deux des amarres d'arrière fixées à la bouée dans le but de rapprocher au maximum le navire de la jetée. Il ajouta avoir aussi remarqué à ce moment qu'au lieu de replacer le navire dans sa position initiale, cette manœuvre avait déplacé la bouée dans la même direction que les amarres, ce qui indiquait que l'ancre avait été déplacée par rapport à sa position initiale au fond du fleuve. Il fit alors appel à l'ensemble de l'équipage et avec un des membres alla inspecter l'amarre de poste avant et remarqua à ce moment que le bollard du duc d'Albe numéro 4 s'était détaché ainsi que les amarres de poste qui y avaient été fixées. A ce moment, l'arrière du navire se déplaçait rapidement vers le milieu du fleuve. Il relâcha alors l'amarre de travers d'avant et, afin de ralentir le mouvement vers l'extérieur, il jeta l'ancre de bâbord. Il tendit alors ce qu'il décrit comme l'amarre de travers d'arrière et cette manœuvre arracha le duc d'Albe numéro 5 et le fit tomber à l'eau. A ce moment, ou peu après, certaines parties de la passerelle, situées de chaque côté du duc d'Albe numéro 4 s'effondrèrent et l'une d'elles tomba à l'eau.

Les demandresses soutiennent que le dommage causé à leurs installations d'amarrage et de chargement est imputable à la négligence des personnes chargées de s'occuper du navire défendeur, savoir les employés ou les agents des propriétaires défendeurs, parce qu'ils avaient omis d'amarrer correctement le navire à la jetée et, notamment, d'utiliser et de maintenir en place une amarre de travers à l'arrière du navire, tout en sachant que c'était contraire à l'usage à cet égard et contraire aux instructions du capitaine de port.

On the other hand, the defendants allege that the plaintiff Commission by permitting or inviting the ship to use berth number 4 impliedly warranted that the mooring facilities were in a good and proper condition. They further allege that the facilities were not in such a condition in that the down river mooring buoy was defective in construction and insufficient for its purpose and had been dragged or partially dragged from its position prior to the arrival of the *Hiro Maru*. This allegation, they submit, is reinforced by the fact that number 6 dolphin was unusable. They also allege other acts of omission or commission which will be referred to hereinafter.

The plaintiffs led evidence from the Assistant Superintendent of the Harbour Commission, Mr. Cavanaugh, which was corroborated by one of his foremen, Mr. McCullough, that on the morning of December 11, 1971 he observed that neither of the breast lines to shore were attached to the *Hiro Maru* but were still hanging from hooks on the catwalk. Since he had received instructions from Captain Grozier that they were to be attached he went aboard with Mr. McCullough to find out why they were not. He testified that he spoke with the Chief Officer and told him that on the Harbour Master's instructions all breast lines had to be secured. The Chief Officer, whose native language was Japanese, appeared to Mr. Cavanaugh to understand his instructions. However, to ensure that he did so, he relayed similar instructions to the charterer's agent who, accompanied by the Captain, had arrived while he was talking to the Chief Officer. The agent spoke in Japanese to the Chief Officer and told Mr. Cavanaugh that "it would be all right" which he took to mean that the message had been understood. On December 13 he spoke to Captain Grozier and advised him that the *Hiro Maru* was still not using the after breast line.

The Chief Officer testified that he had no recollection of receiving any such instructions from Mr. Cavanaugh. He admitted that the ship to shore breast lines were not attached because he thought that the stern one constituted an

Par contre, les défendeurs soutiennent que la Commission demanderesse en autorisant ou en incitant des navires à utiliser le poste numéro 4 garantissait implicitement que les installations d'amarrage étaient en bon état. Ils allèguent en outre que les installations n'étaient pas en bon état car la bouée d'amarrage se trouvant en aval était défectueuse et insuffisante pour l'utilisation qu'on en faisait et qu'elle avait été déplacée ou partiellement arrachée de son emplacement avant l'arrivée du *Hiro Maru*. Cette prétention est appuyée selon eux par le fait que le duc d'Albe numéro 6 n'était pas utilisable. Ils allèguent aussi certains autres actes ou omissions dont il sera fait mention par la suite.

Les demandresses ont notamment soumis le témoignage du surintendant adjoint de la Commission de port, Cavanaugh (témoignage qui fut corroboré par un de ses contremaîtres, McCullough), il avait remarqué, le matin du 11 décembre 1971, qu'aucune des amarres de travers allant jusqu'au rivage n'était attachée au *Hiro Maru*; elles pendaient encore des crochets se trouvant sur la passerelle. Le capitaine Grozier lui ayant demandé de les faire attacher, il monta à bord avec McCullough pour demander pourquoi elles ne l'étaient pas. Il témoigna avoir parlé à l'officier en second et lui avoir dit que, selon les instructions du capitaine de port, toutes les amarres de travers devaient être fixées. Il sembla à Cavanaugh que l'officier en second, dont la langue maternelle est le japonais, avait compris ses instructions. Pour s'assurer cependant que c'était le cas, il répéta les mêmes instructions au mandataire de l'affréteur qui, accompagné du capitaine, était arrivé au moment où il parlait avec l'officier en second. Le mandataire s'adressa en japonais à l'officier en second et dit à Cavanaugh que «tout irait bien»; ce dernier en conclut que le message avait été compris. Le 13 décembre, il parla au capitaine Grozier et l'informa que le *Hiro Maru* n'utilisait toujours pas l'amarre de travers d'arrière.

L'officier en second témoigna qu'il ne se souvenait aucunement avoir reçu de telles instructions de Cavanaugh. Il admit que les amarres de travers allant du navire à la rive n'étaient pas attachées, car il pensait que l'amarre d'arrière

obstruction for scows. Moreover, during the course of movement of the ship up and down the berth for the purpose of changing holds for loading purposes, the aft breast line would damage light stanchions projecting above the catwalk on the rail, the handrail and perhaps some of the pilings on the dolphins. He admitted in cross-examination that the aft breast line could be slackened and dropped into the water to permit the entry or departure of scows and that it would be far higher than either the light stanchion or handrails when tightened since the ship's deck was some 30 feet above the water line. He also admitted that a line from the aft starboard quarter to number 5 dolphin, which he termed a breast line, was really an after spring line. He agreed that it would have been prudent to have set the after breast line to shore after the ship moved off the berth to bring it back to the berth but he did not do so because on the four previous occasions that the *Hiro Maru* was there it had not been used. Evidence tendered by the plaintiff in the form of shift reports for each of three shifts of the shore crews loading the vessel during the period December 11 to and including December 14 indicate that from 10.30 a.m. on December 12 to approximately 10.00 a.m. on December 14, which is after the accident, there had been no scow in the scow berth.

The shift foreman on duty at the time of the mishap, Steve Hryniuk, confirmed that neither of the ship to shore breast lines was set. He further testified that just before the lunch break at 0430 hours he noticed that the *Hiro Maru* was approximately 30 feet away from the berth at a point opposite dolphin number 6. After instructing that the loading apparatus be removed to prevent damage to it as the ship moved away from the berth, he called a tug boat operator to assist the ship to get back to the berth. He observed that the bollard on number 4 dolphin had been pulled off.

Captain John Y. Kennedy, a marine surveyor and the holder of a Masters Foreign Going

empêcherait les gabarres de passer. En outre, lors des déplacements du navire le long du poste pour changer de cale lors du chargement, l'amarre de travers risquait d'endommager les montants des lampes qui étaient plus élevées que la passerelle, la main-courante et peut-être certains des pilotis des ducs d'Albe. Il admit lors du contre-interrogatoire que l'on pouvait relâcher l'amarre de travers d'arrière et la laisser couler au fond de la rivière afin de permettre l'entrée et la sortie des gabarres et qu'elle passait largement au-dessus du support des lampes ou des mains-courantes lorsqu'elle était tendue, car le pont du navire se trouvait à quelque 30 pieds de la ligne de flottaison. Il admit aussi que l'amarre allant du secteur tribord arrière au duc d'Albe numéro 5, qu'il avait définie comme une amarre de travers, était en fait une amarre de poste d'arrière. Il admit qu'il aurait été prudent d'attacher l'amarre de travers d'arrière au rivage lorsque le navire s'était écarté du poste afin de l'en rapprocher, mais qu'il ne le fit pas parce qu'il ne l'avait pas utilisée lors des quatre amarages précédents du navire à cet endroit. La preuve soumise par les demanderesses en la forme de rapport pour chacun des trois postes du personnel à terre s'occupant du chargement du navire du 11 décembre au 14 décembre inclus, indique qu'entre 10h30 le 12 décembre et environ 10h le 14 décembre, soit après l'accident, il n'y avait aucune gabarre dans le bassin qui leur était réservé.

Le chef d'équipe qui était de service au moment de l'incident, Steve Hryniuk, confirma qu'aucune des amarres de travers reliant le navire au rivage n'était attachée. Il témoigna en outre que, juste avant la pause réservée au repas, à 4h30, il remarqua que le *Hiro Maru* s'était écarté d'environ 30 pieds de la jetée au niveau du duc d'Albe numéro 6. Après avoir fait déplacer les appareils de chargement pour éviter que le navire en s'écartant de la jetée ne leur cause quelque dommage, il fit appel au pilote d'un remorqueur pour qu'il aide à ramener le navire le long de la jetée. Il remarqua que le bollard du duc d'Albe numéro 4 avait été arraché.

Le capitaine John Y. Kennedy, expert maritime et détenteur depuis 1950 d'un diplôme de

Certificate since 1950, called as an expert for the plaintiffs, testified that on December 14, 1971, according to Canadian Tide Tables, high water was reached at 0600 hours so that flood tide conditions prevailed at the time of the accident. He stated that when number 1 hold on the *Hiro Maru* was being filled, its stern would overhang the downstream end of the catwalk by approximately 200 feet. In such circumstances it was his opinion that good practice by a competent master would have required that particular attention be paid to the after breast line ensuring that it was in place. Further, in his opinion, the use of the mooring line from the starboard quarter aft to number 5 dolphin did not constitute setting a breast line for the purpose of keeping the vessel snug to the dock but was simply another aft spring line. He was of the opinion that the probable cause of the breaking away was the failure to use the after breast line facility and had it been in place the breaking away would not have occurred. When such a substantial portion of the vessel was out in the stream a line direct from the stern to the dead man ashore would not have had the proper breasting effect so that in his view it would have been necessary to take the breast line from the stern winch along the starboard quarter to a point where it would go through a closed fair lead to give the nearly vertical pull required for a proper breasting.

There was considerable evidence both from the Chief Officer and from the defendants' expert, Thomas W. Morgan, that the latter was impossible because of the obstruction created by certain vertical pipes adjacent to the accommodation area in the starboard quarter which would prevent the line being run in the manner suggested by Captain Kennedy. Moreover, he testified that there were insufficient winches at the stern of the ship to look after the three stern lines to the mooring buoy as well as the after breast line. I find that neither objection is valid and that there was sufficient room for the line to pass the vertical pipes to the fair lead from one of the winches at the stern after passing through the stern starboard closed fair lead. My impression was that the Chief Officer simply believed that the stern breast line was unnecessary and a nuisance because it might have had

capitaine de navire long-courrier, cité comme expert par les demandesses, témoigna que le 14 décembre 1971, selon l'Annuaire canadien des marées, la marée était haute à 6h de sorte que l'accident eut lieu à marée montante. Il déclara que lors du chargement de la cale numéro 1 du *Hiro Maru*, l'arrière du navire dépassait l'extrémité aval de la passerelle d'environ 200 pieds. A son avis, dans ces circonstances, l'usage veut qu'un capitaine compétent surveille attentivement l'amarre de travers d'arrière et s'assure qu'elle est en place. En outre, il est d'avis qu'utiliser l'amarre reliant le secteur tribord arrière au duc d'Albe numéro 5 ne revenait pas au même qu'utiliser une amarre de travers dans le but de garder le navire contre la jetée; ce n'était en fait qu'une autre amarre de poste arrière. A son avis, la rupture d'amarre est probablement imputable au fait qu'on a négligé d'utiliser l'amarre de travers d'arrière qui, si elle avait été en place, aurait empêché ladite rupture. Lorsqu'une aussi grande partie du navire se trouve dans le courant, une amarre allant directement de l'arrière au corps mort se trouvant sur le rivage, n'offre pas une résistance suffisante; à son avis, il fallait donc utiliser l'amarre de travers allant du treuil d'arrière le long du côté tribord jusqu'à un point où on l'aurait fait passer à travers un chaumard de manière à fournir une traction presque perpendiculaire nécessaire à un bon amarrage.

Il a été démontré par une preuve abondante, notamment les témoignages de l'officier en second et celui de l'expert des défendeurs, Thomas W. Morgan, qu'il était impossible de le faire en raison des obstacles constitués par certaines conduites verticales se trouvant près des logements de l'équipage, du côté tribord, qui auraient empêché de placer l'amarre comme le suggérait le capitaine Kennedy. En outre, il témoigna qu'il n'y avait pas assez de treuils à l'arrière du navire pour placer trois amarres d'arrière allant jusqu'à la bouée d'amarrage ainsi qu'une amarre de travers d'arrière. Je conclus pourtant qu'aucune de ces objections n'est valable et que les conduites verticales laissaient suffisamment de place pour faire passer l'amarre de l'un des treuils se trouvant à l'arrière au chaumard, après l'avoir fait passer à travers le chaumard tribord arrière. Il me

to be released from time to time as scows entered or departed the scow berthing area. Mr. Morgan admitted that a way could have been found to make use of a winch for the aft breast line by taking off one of the spring lines and by using a fixed bollard on the ship a crewman could tighten the spring line by hand.

Furthermore, I accept the testimony of Captain Grozier concerning his instructions as to the use of breast lines and find as a fact that Messrs. Cavanaugh and McCullough conveyed those instructions to the Chief Officer and to the Captain of the *Hiro Maru* who, for reasons best known to themselves, chose to ignore them. It is probable that the inconvenience involved in the use of the aft breast line was the motivating factor in making this decision, although no scows had entered or departed from the loading areas from December 12 until after the accident so that during that period at least there could have been no inconvenience resulting from the movement of scows. I also accept the testimony of Captain Kennedy and find as a fact that it was the duty of the ship's officers to carry out the instructions of the Harbour Master even though they disagreed with them. If they did so disagree, the proper course of action would have been as Captain Kennedy put it, to carry out the order under protest which would have had the effect of fixing liability for any damages sustained in carrying out the order on the Harbour Master.

Having accepted this evidence and made these findings, I further find that had the breast lines been properly set as it was possible to do within the limitations prescribed by Captain Grozier using one of the methods suggested by Captain Kennedy, it is unlikely the ship *Hiro Maru* would have broken away from its moorings. Representatives of the defendant owners had anticipated the necessity for using such breast lines when they recommended the installation of the shore moorings for the breast lines at the time of original construction, which recommendation the plaintiff Commission

semble que l'officier en second a tout simplement jugé l'amarre de travers d'arrière inutile et gênante, car il aurait fallu la relâcher de temps en temps pour laisser entrer ou sortir les gabarres du bassin qui leur était réservé. Morgan admit qu'on aurait pu trouver un moyen permettant d'utiliser un treuil pour l'amarre de travers d'arrière en enlevant une des amarres de poste et en utilisant un bollard fixe se trouvant sur le navire, un membre de l'équipage aurait pu embraquer l'amarre de poste manuellement.

J'accepte en outre le témoignage du capitaine Grozier relatif à ses instructions concernant l'utilisation des amarres de travers et admetts comme fait que Cavanaugh et McCullough les ont transmises à l'officier en second et au capitaine du *Hiro Maru* qui, pour des raisons qu'eux seuls connaissent, choisirent de les ignorer. Il est probable que les inconvénients découlant de l'utilisation d'une amarre de travers d'arrière ont motivé cette décision; toutefois, aucune gabarre n'étant entrée ou sortie du secteur de chargement entre le 12 décembre et le moment de l'accident, aucun inconvénient n'aurait découlé du mouvement des gabarres, du moins pendant cette période. J'accepte aussi le témoignage du capitaine Kennedy et admetts comme fait qu'il incombait aux officiers du navire de suivre les instructions du capitaine de port même s'ils les désapprouvaient. En cas de désaccord, il aurait fallu, comme l'a indiqué le capitaine Kennedy, se conformer aux ordres sous réserve expresse, ce qui aurait eu pour effet de rendre le capitaine de port responsable de tout dommage subi en raison de ces ordres.

Ayant admis cette preuve et en étant arrivé à ces conclusions, je conclus en outre que, si les amarres de travers avaient été fixées correctement comme il était possible de le faire dans les limites formulées par le capitaine Grozier, en utilisant une des méthodes suggérées par le capitaine Kennedy, le navire *Hiro Maru* n'aurait probablement pas rompu ses amarres. Les représentants des propriétaires défendeurs avaient prévu la nécessité d'utiliser de telles amarres de travers puisqu'au moment de la construction initiale, ils avaient recommandé l'installation de points d'amarrage sur la rive

implemented. I find that its officers were negligent further in having moved the ship in flood conditions without the breast lines being set or alternatively without the use of tugs because in doing so they created a situation of danger due to the rapidly moving water pressing against the substantial overhang of the stern into the river. All of these errors of omission or commission arose out of the failure to fix the ship to shore breast lines and this negligence was, in my view, the basic cause of the damages sustained.

However, this does not end the matter and I must determine whether the plaintiffs, or either of them, were in breach of contract and/or warranty of safe berth as alleged by the defendants, or, as also alleged by them, were guilty of negligence which contributed to the accident and thus to the damages sustained.

The defendants allege that the plaintiff Commission owes a statutory duty to provide and maintain a safe berth at Fraser Surrey Dock and it was in breach of that duty so that it is liable to the defendants for damages to the ship or, if I find, as I have, that the defendants were negligent, then the plaintiff Commission was in breach of that duty and partly to blame for the accident. Alternatively, they allege that both plaintiffs owed a contractual duty to the defendants as wharfingers to take reasonable care to see that the dock was in a proper condition or failing that to give warning that they had not done so. In the further alternative they allege that the plaintiff Commission was negligent in the construction and maintenance of the dock and that this was the sole proximate cause of the damage both to the dock and to the defendant ship. The allegations of negligence as I understand them are as follows:

pour ces amarres de travers; la Commission demanderesse avait suivi la recommandation. Je conclus que les officiers ont commis une autre négligence en déplaçant le navire à marée montante sans attacher les amarres de travers ou, par ailleurs, sans avoir eu recours à des remorqueurs, car, ce faisant, ils créaient une situation dangereuse due à la pression exercée par le courant rapide contre une grande partie de la poupe du navire qui se trouvait dans la rivière elle-même. Tous ces actes fautifs ou omissions résultent du fait qu'on a négligé d'attacher les amarres de travers reliant le navire au rivage et cette négligence est, à mon avis, la cause fondamentale des dommages.

Cette conclusion ne règle cependant pas l'affaire et je dois déterminer maintenant si l'on peut imputer aux demanderesses, comme le soutiennent les défendeurs, une rupture de contrat ou une rupture de garantie en ce qui concerne la sécurité de l'amarrage ou si, comme ils le soutiennent aussi, les demanderesses ont commis une négligence qui a contribué à l'accident et donc aux dommages.

Les défendeurs allèguent que la Commission demanderesse est tenue, aux termes des textes législatifs, d'assurer la sécurité du mouillage à Fraser Surrey Dock et qu'il y a donc eu violation de ce devoir de sorte que la Commission est responsable envers les défendeurs des dommages subis par le navire ou, si je conclus comme je l'ai fait, que les défendeurs ont eux-mêmes commis une négligence, que la Commission demanderesse ne s'est pas conformée à ce devoir et est donc en partie responsable de l'accident. Subsidiairement, ils allèguent que les deux demanderesses avaient, envers les défendeurs, l'obligation contractuelle, en tant que gardiens de quai, de prendre les précautions nécessaires pour s'assurer que le quai était en bon état ou, à défaut, de les avertir qu'ils ne l'avaient pas fait. Les défendeurs soutiennent en outre que la Commission demanderesse a, dans la construction et l'entretien du bassin, agi de façon négligente et que cette négligence est la seule cause immédiate du dommage causé au bassin et au navire défendeur. Les allégations de négligence telles que je les comprends sont les suivantes:

(a) the plaintiffs knew or ought to have known that the mooring anchor was insufficient in weight to withstand the pulling force of vessels of the size of those expected to be berthed at the Fraser Surrey Dock. In addition, the Commission knew or ought to have known that for the greatest possible resistance for such an anchor the line from the stern of any berthed ship to the mooring anchor should be at the shallowest possible angle to the face of the buried anchor. It was for this reason, they point out, that the original design was changed before construction at the request of the defendant owners to place the anchor at a point further upstream than the original plans called for. Notwithstanding this change, the anchor had been dragged on October 8, 1971 by the *Zencoran Maru*, one of the largest ships to berth at the dock, at which time the distance of the mooring buoy from number 6 dolphin was extended by 95 feet and the anchor was buried to a depth of 10 feet instead of 5 feet but its weight was not increased. The defendants submitted that the Commission knew or ought to have known, that this change did not provide a sufficient resistance to ships of the size of the *Hiro Maru* and larger. Proof that this was not enough is found, it was submitted, in the fact that gravel was added to the top of the anchor after it was installed the second time, presumably to give it more holding power and after the *Hiro Maru* accident the anchor was doubled in size and weight;

(b) the Commission ignored evidence available to them indicating that a scouring condition prevailed in the river which had the effect of eroding some of the earth away from the buried piles thus reducing their holding capacity. In support of this contention they point to evidence of both the plaintiffs and their own witnesses indicating that after the piles were pulled from the river by the *Hiro Maru* breaking away, there was evidence that the soil had been washed away from a substantial portion of some of the piles and in

a) les demanderses savaient ou auraient dû savoir que l'ancre d'amarrage était d'un poids insuffisant pour résister à la tension exercée par des navires du gabarit de ceux qui doivent être amarrés au Fraser Surrey Dock. En outre, la Commission savait ou aurait dû savoir qu'une telle ancre, afin d'offrir la plus grande résistance possible, doit être placée de manière à ce que l'amarre allant de l'arrière d'un navire amarré jusqu'à l'ancre d'amarrage forme un angle aussi étroit que possible avec le dessus de l'ancre enterrée. C'est pour cette raison, ont-ils fait remarquer, qu'à la demande des propriétaires défendeurs, le plan initial avait été modifié avant la construction de manière à déplacer l'ancre vers l'aval, à une distance supérieure à celle prévue dans les plans originaux. Malgré cette modification, l'ancre avait été entraînée, le 8 octobre 1971, par le *Zencoran Maru*, un des plus grands navires qui aient utilisé ce bassin; en conséquence, on augmenta de 95 pieds la distance de la bouée d'amarrage au duc d'Albe numéro 6 et l'ancre fut enfouie à une profondeur de 10 pieds au lieu de 5 pieds, sans qu'on n'en ait augmenté le poids. Les défendeurs soutiennent que la Commission savait ou aurait dû savoir que, malgré cette modification, l'ancre ne fournissait toujours pas une résistance suffisante aux navires ayant gabarit équivalent ou supérieur à celui du *Hiro Maru*. Selon eux, l'insuffisance de ces modifications ressort du fait qu'on avait recouvert l'ancre de gravier après cette seconde installation, probablement pour lui donner une plus grande résistance et qu'après l'accident du *Hiro Maru*, les dimensions et le poids de l'ancre avaient été doublés;

b) la Commission n'a pas tenu compte de certains indices, connus d'elle, montrant que la rivière était soumise à un phénomène d'affouillement qui avait pour effet d'éroder la terre autour des pilotis, réduisant ainsi leur résistance. A l'appui de cette allégation, ils invoquent la preuve soumise par les témoins des demanderses ainsi que par leurs propres témoins indiquant qu'après que le *Hiro Maru* eut arraché les pilotis de la rivière en rompant ses amarres, on a pu constater qu'une partie importante du sol autour de certains pilotis, et

particular the brace piles, an extent varying from 8 to 12 feet;

(c) since the brace piles were buried into the shore side alone, they were meant to resist the strain of a vessel in compression, that is as it rested alongside the dock. In the opinion of Mr. Morgan there was no anchoring arrangement whatsoever to tie the dolphins toward the shore line with the result that the dolphins were inadequate in that there were no reinforcements to counteract any force or tension pulling the dolphins away from the shore side;

(d) the bollards on the dolphins were weak due to faulty construction in that the lag screws holding the bollards to the wooden piles were insufficient for the purposes for which they were designed;

(e) number 6 dolphin had been tipped by the *Diashan Maru* on September 5 but had not been repaired although the berth had been vacant for all but eleven days in November. Since all lines from ship to dock have a purpose and complement one another, the inability to use number 6 dolphin due to the negligence of the plaintiff Commission in effecting repairs contributed to the accident;

(f) the whole design and construction of the dock was faulty in that it was built for compression of vessels when lying against it and not for tension that occurred in flood tide conditions at certain seasons of the year when the current of the river actually may run upstream, having the effect of tending to pull the vessel away from the dock.

The evidence of Leslie A. Corbett, the President of Fraser River Pile Driving Company, is vital in determining the validity of these allegations of negligence. I was most impressed with the technical qualifications and candour of this witness and accept his testimony as wholly credible.

He testified that each dolphin and bollard was designed to withstand a 50 ton pulling force and each dolphin itself to withstand a 30,000 ton

en particulier autour des étançons avait été érodé, et ce sur une profondeur de 8 à 12 pieds;

c) puisque les étançons avaient été enfoncés dans la rive, leur but était de résister à la pression exercée par un navire mouillé le long du quai. Selon Morgan, il n'y avait aucun ancrage pour assujettir les ducs d'Albe au rivage de sorte que lesdits ducs d'Albe étaient inadéquats, car il n'existait aucune armature pour neutraliser la force de traction ou de tension des navires tendant à arracher les ducs d'Albe du rivage;

d) les bollards fixés aux ducs d'Albe n'étaient pas assez solides en raison d'un défaut de construction, les tire-fond servant à fixer les bollards sur les pilotis en bois n'étant pas assez résistants aux fins de l'utilisation prévue;

e) le duc d'Albe numéro 6 avait été renversé par le *Diashan Maru*, le 5 septembre, mais n'avait pas été réparé bien que le bassin n'ait pas été utilisé plus de 11 jours pendant le mois de novembre. Puisque toutes les amarres allant du navire au quai ont un rôle bien particulier et complémentaire, l'impossibilité d'utiliser le duc d'Albe numéro 6 parce que la Commission demanderesse avait négligé de le faire réparer, a contribué à l'accident;

f) la conception et la construction du bassin étaient défectueuses, car on l'avait construit en tenant compte de la force de compression exercée par des navires appuyés contre lui et non de la tension résultant de certains effets de la marée montante à certaines saisons où parfois le courant de la rivière remonte en fait et peut entraîner le navire et l'écartier du bassin.

Le témoignage de Leslie A. Corbett, président de la Fraser River Pile Driving Company, est essentiel pour décider de la validité de ces allégations de négligence. Ce témoin m'a fait fort bonne impression en raison de ses connaissances techniques et de sa franchise, et j'ajoute foi à son témoignage.

Il témoigna que chaque duc d'Albe et bollard avait été prévu pour résister à une force de traction de 50 tonnes et chaque duc d'Albe pour

dead weight vessel approaching at .33 feet per second. The anchor, weighing over 17 tons and buried at a depth of 5 feet in the river bed, was designed to withstand a pulling force of 100 tons which, together with a safety factor of 50 tons, meant that it was capable of withstanding a 150 ton pulling force. Burying to a depth of 10 feet did not add appreciably to this capability but it did offset any possible scouring or erosion of soil from the cover over the anchor. The capability of withstanding the full pulling force was at its maximum when the pull was axially along the line from the catwalk to the face of the buried anchor. Any substantial deviation from this alignment reduced the maximum capability so that the stern of a vessel swinging away from the berth as did that of the *Hiro Maru* had the effect of reducing the resistance capability.

Mr. Corbett admitted that he was aware of the possibility of scouring anywhere on the Fraser River and had in fact discussed it with Captain Grozier on several occasions prior to the *Hiro Maru* incident although no evidence of any scouring had made itself apparent until after that incident. Even then, he states, there was no evidence of scouring in respect of the vertical piles on either number 5 or number 6 dolphin but there was evidence thereof on the brace or batter piles, the extent of which varied from 8 to 12 feet. Some weakening in the resistance capabilities of such piles would, therefore, have occurred.

Mr. Morgan, the defendants' expert, made calculations which confirmed that a 100 ton anchor even with the current on the river flowing at a speed of 2 knots would have sufficient resistance to withstand the pulling force of a vessel of the size of the *Hiro Maru*. However, it was also his opinion that there was insufficient resistance to withstand the pulling force of a much larger ship such as the *Zencoran Maru* and he concluded, therefore, that in all probability such a ship would drag the anchor. Counsel for the defendants argued on this basis that since the *Zencoran Maru* had in fact dragged

résister à la pression exercée par un navire de 30,000 tonnes lourdes approchant à la vitesse de 0.33 pieds par seconde. L'ancre pesant plus de 17 tonnes et enfouie à une profondeur de 5 pieds dans le lit du fleuve avait été construite de manière à résister à une force de traction de 100 tonnes, ce qui signifie qu'en y ajoutant un facteur de sécurité de 50 tonnes, elle pouvait résister à une force de traction de 150 tonnes. Le fait de l'avoir enfouie à une profondeur de 10 pieds n'a pas augmenté de manière appréciable sa résistance, mais permettait de compenser tout affouillement ou érosion possible du sol la recouvrant. La capacité de résistance à la force de traction totale était à son maximum lorsque la traction s'exerçait dans l'axe formé par l'amarre allant de la passerelle au dessus de la bouée enfouie. Toute déviation importante de cet axe réduisait la capacité maximum de résistance de sorte que, lorsque l'arrière d'un navire s'écartait du poste d'amarrage, comme le fit le *Hiro Maru*, la force de résistance diminuait.

Corbett admit savoir qu'il y avait un certain risque d'érosion partout dans le fleuve Fraser et avoir en fait discuté ce problème avec le capitaine Grozier à diverses occasions avant l'incident du *Hiro Maru*, bien qu'apparemment, il n'y ait eu aucune trace d'érosion avant cet incident. Même à ce moment, affirma-t-il, il n'y avait aucun indice d'érosion autour des pilotis verticaux des ducs d'Albe numéro 5 ou numéro 6 alors qu'il y en avait autour des étançons, sur une profondeur allant de 8 à 12 pieds. Il y aurait donc eu une certaine diminution de la capacité de résistance de ces montants.

Morgan, l'expert des défendeurs, fit quelques calculs qui confirmèrent qu'une ancre de 100 tonnes, même dans un courant d'une vitesse de deux nœuds, offrait une résistance suffisante à la force de traction d'un navire du gabarit du *Hiro Maru*. Cependant, il estimait aussi qu'elle n'offrait pas une résistance suffisante pour s'opposer à la force de traction d'un navire plus important tel que le *Zencoran Maru* et il conclut donc qu'un tel navire entraînerait très probablement l'ancre. L'avocat des défendeurs a soutenu, en se fondant sur ce point, que puisqu'en fait le *Zencoran Maru* avait entraîné l'ancre le 8

the anchor on October 8 with the result that it had been moved downstream, it was likely to have dragged it again on its next trip to the berth on November 15, notwithstanding its replacement at a greater depth.

I believe that the latter contention only amounts to a possibility and no evidence was adduced before me which could make it more than that. I must conclude, therefore, that the mooring anchor was in its proper position on December 14 and capable of withstanding the pulling force of the *Hiro Maru* under the conditions for which it was designed although as subsequent events proved, it was unable to resist a force from a direction it was not designed to meet without the assistance of a complementary line, namely the aft breast line of the *Hiro Maru*. In my view this does not constitute negligence in the design and construction of the mooring anchor. While I make no finding on the admissibility of evidence showing that the anchor was doubled in size after the incident in question, assuming its admissibility, the fact that it was or the purposes for which it might be does not in any way detract from this view but merely indicates that there was a recognition that faulty seamanship might again create a situation of danger and precautions were taken to prevent a possible recurrence of the anchor being dragged in such an event.

However, Mr. Corbett did admit that the possibility of scouring weakening the effectiveness of the dolphins had been discussed with Captain Grozier prior to the *Hiro Maru* incident but nothing had been done to determine whether such scouring had taken place, such as taking soundings or examination of the dolphins by a diver. To the extent that the scouring had contributed to the breakaway of the *Hiro Maru* by pulling out number 5 dolphin, the omission to take such action in my view constitutes some negligence. In addition, the fact that number 6 dolphin could not be used because it had been out of service for over three months when the Commission knew or ought to have known, that it was very necessary for the proper mooring of ships at berth number 4, was negligence which

octobre, à la suite de quoi on l'avait déplacée en aval, il était probable que le navire l'ait entraînée à nouveau lors de son amarrage suivant à ce poste le 15 novembre, bien qu'on ait enfoui l'ancre plus profondément.

J'estime que cette dernière prétention se réduit en fait à une simple spéculation et l'on ne m'a présenté aucune preuve démontrant qu'il s'agissait d'autre chose. Je dois donc conclure que l'ancre d'amarrage était en place le 14 décembre et pouvait résister à la force de traction exercée par le *Hiro Maru* dans les conditions pour lesquelles elle avait prévue bien que, comme le montre la suite des événements, elle ait été incapable de résister à une force venant d'une direction pour laquelle elle n'avait pas été prévue sans l'aide d'une amarre complémentaire, savoir l'amarre de travers d'arrière du *Hiro Maru*. A mon avis, il ne s'agit pas d'une négligence dans la conception ou la construction de l'ancre d'amarrage. Je ne me prononcerai pas sur l'admissibilité de la preuve montrant qu'on avait doublé les dimensions de l'ancre après l'incident en cause. Mais en supposant qu'elle est admissible, le fait qu'on ait apporté ces modifications et le but dans lequel on le fit ne changent aucunement ce point de vue, mais indiquent simplement qu'on savait que la manœuvre fautive d'un navire pouvait créer à nouveau un danger et qu'on avait donc pris des précautions afin d'empêcher que l'ancre ne soit à nouveau entraînée dans un tel cas.

Corbett admit cependant avoir discuté avec le capitaine Grozier de l'érosion qui éventuellement pouvait réduire l'efficacité des ducs d'Albe avant l'incident du *Hiro Maru*, mais que rien n'avait été fait pour déterminer si une telle érosion se produisait en faisant faire des sondages ou une inspection des ducs d'Albe par un homme-grenouille. Dans la mesure où l'érosion a contribué au fait que le *Hiro Maru*, a entraîné le duc d'Albe numéro 5, le fait d'avoir négligé de procéder à une telle inspection constitue à mon avis une négligence. En outre, le fait que le duc d'Albe numéro 6 n'avait pas été réparé et était inutilisable depuis plus de trois mois, alors que la Commission savait ou aurait dû savoir qu'il était indispensable au bon amarrage des navires au poste d'amarrage numéro 4, constitue

contributed to the accident since there was ample time for it to have been repaired, which repairs were not carried out.

I do not believe that the evidence is such as to show that the design of the individual dolphins was faulty or that the design of the whole berth was faulty as alleged by the defendants. On the contrary, in my opinion the evidence that it was fully utilized without major incident, other than the damages caused by the *Zencoran Maru* and *Diashan Maru*, from the time it was completed in February 1970 to December 14, 1971, indicates that it was properly constructed and only when it was used in a negligent manner did it break down and this was caused by its being subjected to forces substantially beyond those which any reasonable engineer would have anticipated.

While the determination of this case essentially depended on my findings of fact, a number of authorities were cited to me by counsel for the parties, the majority of which were not necessary for my decision. However, the following are cases which I did consider. The principles to be derived from them are well known and have been taken into account in these reasons and in the determination of the respective liabilities of the parties: *S.S. "Peterborough" v. Bell Telephone Co.* [1952] 4 D.L.R. 699; *The "Fir"* (1943) 76 Ll. L.R. 77; *H.M.S. "Princess Astrid"* (1944) 78 Ll. L.R. 99; and *Williams & Sons Ltd. v. Port of London Authority* (1933) 47 Ll. L.R. 81.

For all of the above reasons, therefore, in my opinion, the case is one for the apportionment of liability but first I must decide whether in such circumstances the plaintiffs can recover anything. In response to a question addressed by me to counsel for the defendants during argument, I was advised that there was no question that as a matter of general law contributory negligence could be found and presumably, therefore, liability for damages sustained could be apportioned. Counsel for the plaintiffs, as I recall it, did not disagree with this submission but neither counsel addressed any argument to me on the subject. It is clear that section 648 of the *Canada Shipping Act* is not applicable

une négligence qui a contribué à l'accident puisqu'on avait eu amplement le temps de le faire réparer, ce qui n'a pas été fait.

Je ne pense pas que la preuve soit de nature à démontrer que le plan des ducs d'Albe, pris individuellement, ou celui de l'ensemble du poste d'amarrage était défectueux comme l'allèguent les défendeurs. Bien au contraire, je suis d'avis que la preuve selon laquelle le poste d'amarrage fut utilisé à plein temps sans incident majeur autre que les dommages causés par le *Zencoran Maru* et le *Diashan Maru*, de février 1970, date où la construction fut terminée, au 14 décembre 1971, indique que ce poste avait été correctement construit et ne s'est effondré que parce qu'il a été utilisé de manière négligente et a été soumis à des forces bien supérieures à celles que tout ingénieur raisonnable aurait pu prévoir.

Bien que la décision en l'espèce dépende essentiellement de mes conclusions sur les faits, les avocats des parties, ont cité un certain nombre de précédents, dont la plupart n'étaient pas nécessaires à ma décision. Les arrêts suivants sont ceux que j'ai néanmoins examinés. Les principes que l'on peut en tirer sont bien connus; nous en avons tenu compte dans ces motifs et dans la détermination des responsabilités respectives des parties: *S.S. «Peterborough» c. La Cie Bell Téléphone* [1952] 4 D.L.R. 699; *Le «Fir»* (1943) 76 Ll. L.R. 77; *H.M.S. «Princess Astrid»* (1944) 78 Ll. L.R. 99; et *Williams & Sons Ltd. c. Port of London Authority* (1933) 47 Ll. L.R. 81.

A mon avis, pour tous ces motifs, on arrive, en l'espèce, au partage des responsabilités, mais je dois décider d'abord si les demanderesses peuvent dans ces circonstances recouvrer un montant quelconque. En réponse à une question adressée lors des débats à l'avocat des défendeurs, je fus informé qu'on pouvait certainement conclure en droit à la négligence contributive et donc probablement décider du partage de la responsabilité pour les dommages subis. Si je me souviens bien, l'avocat des demanderesses ne contesta pas cette prétention, mais aucun des avocats ne m'a présenté de plaidoirie à cet égard. Il est évident que l'article 648 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ne s'appli-

because this action did not involve a collision between two or more ships, but between a ship and a shore-based structure. That being the case, since the defendants have established their plea of contributory negligence, apart from any statutory relief which may be available by virtue of the *Contributory Negligence Act* of British Columbia, R.S.B.C. 1960, c. 74, the plaintiffs' action would fail because they did not prove that the defendant ship was the sole proximate cause of the damages claimed.

There are, of course, two plaintiffs in this action. Fraser River Harbour Commission was established by a Proclamation dated April 20th, 1965 made pursuant to the *Harbour Commissions Act*, S.C., 1964-65, c. 32. The plaintiff Johnston Terminals Limited is, according to the pleadings, a body corporate incorporated under the laws of the Province of British Columbia. The applicability of statutory provisions enacted by provincial legislatures in circumstances such as this was comprehensively reviewed by Wells D.J.A., as he then was, in *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company and Parrish & Heimbecker Limited v. Manitoba Pool Elevators Limited and Lakehead Harbour Commissioners* [1964] Ex.C.R. 505.

In that action the plaintiff railway was the owner of a ship transporting wheat for the co-plaintiff, Parrish & Heimbecker Limited and sued the defendants for damages arising out of the grounding of the ship at the dock of the defendant, Manitoba Pool Elevators Limited in the City of Port Arthur. The defendant, Lakehead Harbour Commissioners, was a corporation created by a statute of the Parliament of Canada being chapter 34, 7 Eliz. II. The Lakehead Harbour Commissioners pleaded *inter alia* that they constituted a public authority within the *Public Authorities Protection Act* as passed by the Legislature of the Province of Ontario, R.S.O. 1960, c. 318, section 11 of which prohibited the bringing of an action unless commenced within six months from the act of negligence

que pas en l'espèce, car il ne s'agit pas d'un abordage entre deux ou plusieurs navires, mais entre un navire et une construction ayant ses fondations sur la rive. C'est pourquoi, les défendeurs ayant établi leur défense fondée sur la négligence contributive, abstraction faite de tout redressement statutaire dont on pourrait se prévaloir en vertu de la *Contributory Negligence Act* de la Colombie-Britannique, S.R.C.-B. 1960, c. 74, l'action des demanderesse doit être rejetée puisqu'elles n'ont pas prouvé que le navire défendeur était la seule cause directe des dommages en cause.

Il y a bien sûr deux demanderesse dans cette action. La Commission de port du Fraser fut établie par une proclamation datée du 20 avril 1965, en conformité de la *Loi sur les Commissions de port*, Statuts du Canada, 1964-1965, c. 32. D'après les plaidoiries, l'autre demanderesse, la Johnston Terminals Limited, est une personne morale constituée en vertu des lois de la province de la Colombie-Britannique. La question de savoir si les dispositions législatives adoptées par les législatures provinciales s'appliquent dans de telles circonstances a été exhaustivement examinée par le juge de district d'amirauté Wells (tel était alors son titre) dans l'affaire *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company et Parrish & Heimbecker Limited c. Manitoba Pool Elevators Limited et les Commissaires du port de Lakehead* [1964] R.C.É. 505.

Dans cette affaire, la compagnie de chemins de fer demanderesse était propriétaire d'un navire transportant du blé pour la co-demanderesse, la Parrish & Heimbecker Limited et avait intenté une action en dommages-intérêts contre les défendeurs pour les dommages résultant de l'échouage du navire au bassin de la défenderesse, la Manitoba Pool Elevators Limited dans la cité de Port Arthur. Les Commissaires du port de Lakehead, défendeurs, étaient une personne morale constituée par une loi du Parlement du Canada, chapitre 34, 7 Elizabeth II. Dans leurs plaidoiries, les Commissaires du port de Lakehead invoquèrent entre autres le fait qu'ils constituaient un pouvoir public au sens de la *Public Authorities Protection Act* telle qu'adoptée par la Législature de l'Ontario,

complained of. The Commissioners claimed to be agents of the Crown and that under the prerogative rights of the Crown they were entitled to claim the benefit of a provincial statute.

Wells D.J.A. carefully reviewed the incorporating statute and found that the Lakehead Harbour Commissioners operated as agents of the Crown in right of Canada. That being so, he found that the *Public Authorities Protection Act* was a statute upon which those defendants as agents of the Crown could rely and, therefore, dismissed the action as against the Harbour Commissioners since it was not commenced within the time limited by the statute.

An examination of the *Harbour Commissions Act*, the Act creating the Fraser River Harbour Commission, discloses that the Governor in Council is empowered by proclamation to establish a harbour commission for any harbour in Canada that is not named in the *National Harbours Board Act* or for any harbour commission that has not otherwise been established by Parliament. Each such commission is declared to be a body corporate. A proclamation establishing such a commission must state the name of the commission, define the limits to the harbour for which the commission is established and fix the number of members. A majority of the members is appointed by the Governor in Council and all members hold office during pleasure for a term not exceeding three years. Their remuneration is fixed by the Governor in Council and is paid out of the revenues of the commission. It empowers each such commission to regulate and control the use and development of all land, buildings and other property within the limits of the harbour and all docks, wharves and equipment erected or used in connection therewith. A commission may, with the approval of the Minister of Transport, purchase land and purchase or construct and operate and maintain docks, wharves and other structures and is precluded from leasing any land administered by it on behalf of Her Majesty in right of Canada with-

S.R.O. 1960, c. 318, dont l'article 11 interdit d'engager une action à moins qu'elle ne soit introduite dans les six mois suivant l'acte de négligence dont on se plaint. Les Commissaires soutenaient qu'ils étaient des préposés de la Couronne et qu'en vertu des prérogatives de la Couronne, ils avaient le droit de bénéficier des dispositions d'une loi provinciale.

Le juge de district d'amirauté Wells a soigneusement examiné la loi constitutive et conclut que les Commissaires du port de Lakehead agissaient en tant que préposés de la Couronne du chef du Canada. Il conclut donc que les défendeurs en l'espèce, en tant que préposés de la Couronne, pouvaient se prévaloir des dispositions de la *Public Authorities Protection Act*; il rejeta donc l'action à l'encontre des Commissaires du port parce qu'elle n'avait pas été intentée dans les délais prévus par la Loi.

L'examen de la *Loi sur les Commissions de ports*, qui créa la Commission de port du Fraser, révèle que le gouverneur en conseil peut, au moyen d'une proclamation, établir une commission relative à tout port au Canada dont le nom n'apparaît pas dans la *Loi sur le Conseil des ports nationaux* ou à tout port pour lequel le Parlement n'a pas, par ailleurs, établi une commission. Chaque commission ainsi établie est réputée être un corps constitué. La proclamation établissant une commission doit en énoncer la raison sociale, délimiter le port pour lequel la commission est établie et fixer le nombre des membres. La majorité des membres sont nommés par le gouverneur en conseil et tous les membres occupent leur poste à titre amovible pendant une période d'au plus trois ans. Leur rémunération est déterminée par le gouverneur en conseil et versée sur les revenus de la Commission. La loi autorise chaque commission à réglementer et à contrôler l'utilisation et l'aménagement de tout terrain, bâtiment et autres biens dans les limites du port, et de tous les docks, quais et autres dispositifs construits ou utilisés à cet égard. Une commission peut, avec l'approbation du ministre des Transports, acheter des terrains et acheter ou construire, entretenir et exploiter des docks, quais et autres structures et ne peut louer des terrains qu'elle administre pour le compte de Sa Majesté du

out either the approval of the Minister of Transport or of the Governor in Council, depending upon the length of such lease. It is empowered to make by-laws, with the approval of the Governor in Council, respecting the management of its internal affairs and the duties of its officers and employees. It may borrow money for the purpose of defraying the expense of constructing or improving wharves, structures and other works within the limits of the harbour on such terms and conditions as the Governor in Council may approve. All excess revenues, after the payment of all expenses at the end of each fiscal year, are to be paid by the commission to the Receiver General of Canada. The commission may also expropriate lands with the approval of the Governor in Council.

The words of Wells D.J.A. at pages 510 and 511 in *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company and Parrish & Heimbecker Limited* case (*supra*) seem appropriate in characterizing the statute under which the plaintiff Commission herein operates:

This over-all control seems to run like a thread through the whole statute. In my view the statute examined by Duff C.J. in the case of the *City of Halifax v. Halifax Harbour Commissioners* ([1935] S.C.R. 215) and the Act incorporating the Lakehead Harbour Commissioners bear striking resemblances. After analyzing the statute governing the Harbour Commissioners of Halifax, that learned Judge at p. 226 summed up the powers and duties of the Commissioners of Halifax Harbour in the following words:

Their occupation is for the purpose of managing and administering the public harbour of Halifax and the properties belonging thereto which are the property of the Crown; their powers are derived from a statute of the Parliament of Canada; but they are subject at every turn in executing those powers to the control of the Governor representing His Majesty and acting on the advice of His Majesty's Privy Council for Canada.

and after some further examination of those Commissioners' powers at p. 227 he summed the matter up as follows:

I cannot doubt that the services contemplated by this legislation are, not only public services in the broad sense, but also, in the strictest sense, Government services; or that the occupation of the Government property with which we are concerned is, in the meaning with which Lord Cairns used the words in the passage cited (and in the sense in which those words were interpreted by Lord Blackburn and Lord Watson), an occupation by persons "using" that property "exclusively in and for the service of the Crown".

chef du Canada sans l'approbation du ministre des Transports ou celle du gouverneur en conseil selon la longueur du bail. Elle est autorisée, avec l'approbation du gouverneur en conseil, à établir des statuts administratifs concernant sa régie intérieure et les attributions de ses fonctionnaires et employés. Elle peut emprunter des fonds en vue de défrayer la construction et l'amélioration des quais, structures et autres ouvrages dans les limites du port selon les modalités qu'il est loisible au gouverneur en conseil d'approuver. La Commission doit verser au receveur général du Canada les revenus qui lui restent en main, après paiement de toutes les dépenses, à l'expiration de chaque année financière. La Commission peut aussi exproprier des terrains avec l'approbation du gouverneur en conseil.

Ce passage, extrait du jugement rendu par le juge Wells, aux pages 510 et 511 de l'arrêt *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company and Parrish & Heimbecker Limited* (précité), semble approprié pour caractériser la législation en vertu de laquelle la Commission demanderesse fonctionne:

[TRADUCTION] Il semble que ce contrôle général soit le fil directeur de la législation. A mon avis, la loi examinée par le juge en chef Duff dans l'affaire *La Cité de Halifax c. Les Commissaires du Port de Halifax* ([1935] R.C.S. 215) et la loi constitutive des Commissaires du port de Lakehead présentent des similarités frappantes. Après avoir analysé la loi relative aux Commissaires du Port de Halifax, le savant juge a résumé de la manière suivante les pouvoirs et devoirs des Commissaires du Port de Halifax à la p. 226:

Leur activité consiste à gérer et administrer le port public de Halifax et tous les biens de ce port qui appartiennent à la Couronne; leurs pouvoirs leur ont été conférés par une loi du Parlement du Canada; mais ils sont soumis à tout moment, dans l'exercice de ces pouvoirs, au contrôle du gouverneur représentant Sa Majesté et agissant sur avis du Conseil privé de Sa Majesté au Canada.

et après un examen plus détaillé des pouvoirs desdits Commissaires, à la page 227, il fait le résumé suivant:

Je ne peux mettre en doute le fait que les services prévus par cette législation sont non seulement des services publics au sens large, mais aussi des services gouvernementaux, au sens strict, ni le fait que l'occupation de la propriété du gouvernement, objet de l'affaire présente, est, vu la signification donnée à ces mots par Lord Cairns dans le passage cité (et vu leur interprétation par Lord Blackburn et Lord Watson) une occupation par des personnes «utilisant» ces biens «pour le compte et au service de la Couronne».

It is not without importance to observe that, since Confederation, except in special cases where it has been found convenient to make provision for the administration of harbours by the appointment of harbour commissioners, the control, management and regulation of the matters committed to the charge of the respondents have been treated in this country as belonging to the services of the Crown.

With respect these words seem just as applicable to the defendant Commissioners in the present action. In my opinion from a careful reading of the statute it is quite patent that these defendants operate as agents of the Crown in the right of Canada.

A careful review of the *Harbour Commissions Act* pursuant to which the proclamation above referred to was passed indicates that it employs much the same terms as did the statute with which Wells D.J.A. was dealing. He concluded, as above noted, that the Commissioners operated as agents of the Crown in right of Canada and it would appear to me that on a plain reading of the statute creating it, the Fraser River Harbour Commission likewise is an agent of the Crown in right of Canada because the overall control of it by the Governor in Council or the Minister of Transport "seems to run like a thread through the whole statute". It has little in the way of independent power.

The question, therefore, which requires adjudication is whether or not the claim of the Fraser River Harbour Commission is affected by the negligence of its servants. The subject has been dealt with in several cases in the Supreme Court of Canada to which I will hereinafter make reference.

*Gartland Steamship Co. v. The Queen* [1960] S.C.R. 315, was a case in which a collision occurred between a ship and a bridge owned by the Crown. Judson J. at p. 327 referred to *Toronto Transportation Commission v. The King* [1949] S.C.R. 510 where at page 515 Kerwin J. said:

The Crown is plaintiff in an action based upon the negligence of the defendant's servant. The defendant does not make a claim against the Crown but in resisting the action sets up the negligence of the Crown's servants which equally caused the damage. There is no question that if, when the doctrine of contributory negligence was in full flower, one subject sued another for damage in these circumstances the plaintiff could not recover because he failed to prove that

Il n'est pas inutile de souligner que, depuis la Confédération, excepté dans certains cas spéciaux où l'on a trouvé plus commode de pourvoir à l'administration des ports en nommant des commissaires de port, le contrôle, la gestion et la réglementation des affaires confiées aux intimés ont été considérés dans ce pays comme relevant des services de la Couronne.

En toute déférence, ces mots semblent tout aussi bien s'appliquer aux commissaires défendeurs dans l'affaire présente. A mon avis, il est manifeste, à la lecture attentive de la législation, que les défendeurs agissent en tant que préposés de la Couronne du chef du Canada.

Un examen minutieux de la *Loi sur les Commissions de ports* en vertu de laquelle fut prise la proclamation susmentionnée, révèle que cette loi reprend pour ainsi dire les mêmes termes que ceux de la législation considérée par le juge de district d'amirauté Wells. Il conclut, comme nous l'avons signalé plus haut, que les Commissaires agissaient en tant que préposés de la Couronne du chef du Canada et il me semble qu'il ressort de la simple lecture de la loi créant la Commission de port du Fraser que celle-ci agit également en tant que préposée de la Couronne du chef du Canada puisque le contrôle général exercé par le gouverneur en conseil ou le ministre des Transports [TRADUCTION] «semble être le fil directeur de l'ensemble de la loi». Elle a fort peu d'autonomie.

Il nous faut donc décider si la négligence des employés de la Commission de port du Fraser a un effet quelconque sur sa réclamation. Cette question a été examinée à diverses reprises par la Cour suprême du Canada dans des arrêts dont je ferai mention par la suite.

Dans l'affaire *Gartland Steamship Co. c. La Reine* [1960] R.C.S. 315, un navire était entré en collision avec un pont appartenant à la Couronne. Le juge Judson se référa à la page 327 à l'arrêt *Toronto Transportation Commission c. Le Roi* [1949] R.C.S. 510, où le juge Kerwin déclarait à la page 515:

[TRADUCTION] La Couronne est demanderesse dans une action fondée sur la négligence d'un préposé du défendeur. Le défendeur n'exerce pas un recours contre la Couronne, mais, en s'opposant à l'action de cette dernière, invoque la négligence des préposés de la Couronne qui ont également causé le dommage. Il ne fait aucun doute qu'à l'âge d'or de la doctrine de la négligence contributive, si un particulier intentait une action en dommages-intérêts contre un autre

the defendant caused the damage. The Crown coming into Court could claim only on the basis of the law applicable as between subject and subject unless something different in the general law relating to the matter is made applicable to the Crown. . . Here, if the common law alone were applicable, the Crown would have no claim by reason of the fact that it failed to prove that the negligence of the Commission's servants caused the damage. In Admiralty, the Commissioners for Executing the Office of the Lord High Admiral of the United Kingdom, as plaintiffs, have been held to be entitled only to one-half of their damages when their officers, as well as the defendant, were held to be at fault. *The Chinkiang* ([1908] A.C. 251) *The Hero* ([1912] A.C. 300).

The Crown is able to take advantage of the Ontario *Negligence Act* and is therefore entitled to one-half of the damages.

In the *Gartland* case (*supra*) Judson J. at pages 326 and 327 stated:

Apart from statute this action would be dismissed. With a plea of contributory negligence established as in this case, the plaintiff fails because he does not prove that the defendant caused the damage: *T.T.C. v. The King* ([1949] S.C.R. 510, 515, 3 D.L.R. 161, 63 C.R.T.C. 289.) The *Canada Shipping Act*, incorporating the *Maritime Conventions Act* 1911, has no application to a collision between a ship and a structure on land. The choice is between no recovery at all and a recovery under the Ontario *Negligence Act*. This is a common law action for damages within s. 29(d) of the *Exchequer Court Act*, R.S.C. 1952, c. 98, and in my opinion the Crown, as plaintiff, is entitled to the advantage of the Ontario Act: *T.T.C. v. The King*, *supra*. It should have judgment for one-third of its loss.

The *Gartland* case was followed in the Supreme Court of Canada in a Quebec case in *The Queen v. Nord-Deutsche* [1971] S.C.R. 849 at 878 and as well, by Wells D.J.A. in *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company* case (*supra*).

It thus appears clear that the plaintiff Commission is entitled under section 2 of the British Columbia *Contributory Negligence Act* to recover damages on the basis of the apportionment to which I shall hereinafter make reference. However, in my opinion, the claim for damages of the plaintiff Johnston Terminals Limited must fail by reason of the negligence of the servants of the plaintiff Commission, which is imputed to

particulier dans de telles circonstances, le demandeur ne pouvait pas recouvrer de dommages-intérêts parce qu'il ne réussissait pas à prouver que le défendeur avait causé le dommage. La Couronne ne pouvait exercer un recours devant les tribunaux que sur la base du droit applicable aux particuliers à moins que le droit général relatif à la matière ne soumette la Couronne à un régime différent . . . En l'espèce, si seule la *common law* était applicable, la Couronne n'aurait aucun recours puisqu'elle n'a pu prouver que le dommage est imputable à la négligence des préposés de la Commission. Il a été décidé en amirauté que les «Commissioners for Executing the Office of the Lord High Admiral of the United Kingdom», en tant que demandeurs, avaient droit à la moitié seulement du montant des dommages subis quand on arrivait à la conclusion que leurs préposés avaient commis une faute concurremment avec le défendeur. Voir les arrêts *Le Chinkiang* ([1908] A.C. 251) *Le Hero* ([1912] A.C. 300).

La Couronne peut invoquer la *Negligence Act* de l'Ontario et a donc droit à la moitié des dommages-intérêts.

Dans l'arrêt *Gartland* (précité) le juge Judson déclarait aux pages 326 et 327:

[TRADUCTION] Abstraction faite du texte législatif, cette action serait rejetée. La négligence contributive ayant été plaidée et établie en l'espèce, la demanderesse n'est pas recevable puisqu'elle ne peut prouver que la défenderesse a causé le dommage: *T.T.C. c. Le Roi* ([1949] R.C.S. 510, à la p. 515, 3 D.L.R. 161, 63 C.R.C.T. 289). La *Loi sur la marine marchande du Canada*, incorporant la *Maritime Conventions Act* 1911, ne s'applique pas à une collision entre un navire et une structure terrestre. Il faut donc choisir entre aucun redressement ou un redressement en vertu de la *Negligence Act* de l'Ontario. Il s'agit d'une action en dommages-intérêts, en *common law*, au sens de l'article 29d) de la *Loi sur la Cour de l'Échiquier*, S.R.C. 1952, c. 98, et la Couronne est, à mon avis, en tant que demanderesse, autorisée à bénéficier de la loi ontarienne: *T.T.C. c. Le Roi* (précité). Elle doit donc recouvrer un tiers de ses pertes.

L'arrêt *Gartland* fut suivi par la Cour suprême du Canada dans une affaire québécoise *La Reine c. Nord-Deutsche* [1971] R.C.S. 849, à la page 878, ainsi que par le juge de district d'amirauté Wells dans l'arrêt *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company* (précité).

Il semble donc manifeste que la Commission demanderesse a droit, en vertu de l'article 2 de la *Contributory Negligence Act* de la Colombie-Britannique, de recouvrer des dommages-intérêts sur la base de la répartition que je vais exposer plus loin. A mon avis cependant, la demande de dommages-intérêts présentée par la demanderesse, la Johnston Terminals Limited, doit être rejetée en raison de la négligence des

Johnston Terminals Limited. This is so because it cannot take advantage of the provincial statute to which the plaintiff Commission is entitled to claim benefit, as I have already found. The reasons for so holding are fully set out by Wells D.J.A. at pages 518 and 519 in *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company* case, where he states:

If the provisions of the *Ontario Negligence Act* were applicable it might enable me to apportion damage in accordance with responsibility of the Manitoba Pool on one hand and the ship's officers on the other. Under the authorities, however, it would seem to me to be quite clear I am not entitled as between the ship, the owners of the *Algoway* and the elevator company to apportion negligence. The *Ontario Negligence Act* has no application to such a situation. The matter was discussed in the Supreme Court of Canada in the case of *Sparrows Point v. Greater Vancouver Water District et al.* ([1951] S.C.R. 396) At p. 411 Rand J. said in respect of another aspect of the *Contributory Negligence Act* of British Columbia:

It seems to have been assumed by counsel that the provincial *Contributory Negligence Act* applied as between the respondents, but I am unable to agree that it does. There is here a special situation. By the *National Harbours Act* the Commission is declared for all purposes of its administration of this harbour to be the agent of the Crown. Although that *Act* creates a duty on the Commission, by its commitment, in such a case, to the Admiralty Court, the law of that Court becomes applicable; and from the judgment of the House of Lords in *The Devonshire* [1912] A.C. 634 the maritime law, in this respect, is seen to be the same as the common law. It follows that there can be no contribution between the defendants.

And it seems equally clear to me that apart from statute there is no relief from the results of contributory negligence.

Likewise in the decision to which I have already referred, that of *Gartland Steamship Company v. The Queen*, at p. 326 in a paragraph already quoted, Judson J. in delivering the judgment of himself and Taschereau and Cartwright JJ., made the observation dealing with the case, in which he held that contributory negligence had been established, that in this event "apart from statute this action would be dismissed." With a plea of contributory negligence established as in this case the plaintiff fails because he does not prove that the defendant caused the damage: *T.T.C. v. The King* ([1949] S.C.R. 510, 515), and as Judson J. went on to observe, the *Canada Shipping Act* incorporating *The Maritime Conventions Act* of 1911 has no application to a collision between a ship and a structure on land, in this case a small boulder on the floor of the harbour. In the *Gartland* case the action was between the Queen on one part and the Steamship Company on the other and happily, it was held that the Crown as plaintiff was entitled to claim the advan-

préposés de la Commission demanderesse, attribuée à la Johnston Terminals Limited. Cette dernière ne peut en effet bénéficier de la loi provinciale comme peut le faire la Commission demanderesse, conformément à ma conclusion. Les motifs d'une telle décision sont entièrement énoncés par le juge de district d'amirauté Wells aux pages 518 et 519 de l'arrêt *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company*, où il déclare:

[TRADUCTION] Si les dispositions de la *Ontario Negligence Act* étaient applicables, elles me permettraient de répartir les dommages-intérêts en fonction de la responsabilité de la Manitoba Pool d'une part et des officiers du navire d'autre part. En vertu de la jurisprudence cependant, il me semble tout à fait évident que je ne peux répartir la négligence entre le navire, les propriétaires de l'*Algoway* et la compagnie de l'éleveur. La *Ontario Negligence Act* ne s'applique pas à une telle situation. Cette question fut discutée par la Cour suprême dans l'arrêt *Sparrows Point c. Greater Vancouver Water District et autres* ([1951] R.C.S. 396). A la page 411 le juge Rand affirmait à propos d'un autre aspect de la *Contributory Negligence Act* de la Colombie-Britannique:

Il semble que l'avocat ait présumé que la *Contributory Negligence Act* provinciale s'appliquait en ce qui concerne les intimés, mais je ne peux me ranger à cette opinion. Il s'agit ici d'une situation particulière. Aux termes de la *Loi sur le Conseil des ports nationaux*, la Commission est déclarée être préposée de la Couronne aux fins de la gestion du port. La *Loi* impose une obligation à la Commission, mais, comme en l'espèce elle relève de la Cour d'amirauté, c'est le droit maritime qui devient applicable. Au vu du jugement de la Chambre des lords dans l'affaire *The Devonshire* [1912] A.C. 634, le droit maritime a repris à son compte, à cet égard, la *common law*. Il s'ensuit qu'il ne peut y avoir de répartition de la responsabilité entre les défendeurs.

Il me semble également évident qu'abstraction faite du texte législatif, il n'existe aucun redressement en cas de négligence contributive.

De la même manière, dans la décision que j'ai déjà mentionnée, l'arrêt *Gartland Steamship Company c. La Reine*, à la p. 326, dans un paragraphe déjà cité, le juge Judson rendant jugement en son nom et aux noms des juges Taschereau et Cartwright et de lui-même, faisait remarquer au sujet de cette affaire, après avoir conclu que la négligence contributive avait été établie, que dans un tel cas, «abstraction faite du texte législatif, cette action serait rejetée.» La négligence contributive ayant été plaidée et établie, comme dans l'affaire présente, la demanderesse n'est pas recevable puisqu'elle ne peut prouver que la défenderesse a causé le dommage: *T.T.C. c. Le Roi* ([1949] R.C.S. 510, à la page 515) et, comme le fait remarquer par la suite le juge Judson, la *Loi sur la marine marchande du Canada* incorporant *The Maritime Conventions Act* de 1911, ne s'applique pas à une collision entre un navire et une structure terrestre, en l'espèce un petit rocher au fond du port. Dans l'affaire *Gartland*, les parties étaient d'une part la Reine et de l'autre la

tage of the Ontario *Negligence Act*. Under the circumstances operating here, however, and as between three parties, none of whom represent the Crown in any way, there is in my opinion, no right to resort to the provisions of that statute, useful and just as such a resort would be. Up to the present time Parliament has not seen fit to enlarge the ambit of the provisions in the *Canada Shipping Act* relating to collisions between ships to other maritime mishaps. It would, therefore, seem to me that because of the plaintiff's contributory negligence in this case by which, in my opinion, the plaintiffs Parrish & Heimbecker Limited are also bound, in so far as the defendants are concerned, these plaintiffs are not entitled to any recovery against the defendant elevator company. [The emphasis is mine.]

In my opinion the damages sustained occurred substantially as a result of the negligent handling of the ship *Hiro Maru* by its officers and I therefore fix the liability of the defendants for the plaintiffs' damages at 80% thereof. The plaintiff Commission was negligent in the maintenance of the dock for the reasons aforesaid and I fix their liability for such negligence at 20% of the defendants' damages. Unfortunately, for the reasons set forth in *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company* decision, the plaintiff Johnston Terminals Limited is not entitled to take advantage of the British Columbia *Contributory Negligence Act* and its action, therefore, will be dismissed with costs. The assessment of damages based upon the above division of liability will be the subject of a reference pursuant to Rule 500 of the Rules of the Court. The plaintiff Commission and the defendants shall be entitled to their taxed costs of this consolidated action and of the assessment of damages, in the same proportions at their respective degrees of liability for damages. Counsel for the plaintiffs shall prepare a draft on the judgment and move for judgment in due course.

compagnie de navigation, et, on décida à juste titre que la Couronne, en tant que demanderesse, avait le droit d'invoquer les dispositions de la *Negligence Act* de l'Ontario. Dans les circonstances de l'espèce, cependant, et dans une action où aucune des trois parties ne représente la Couronne, on ne peut, à mon avis, avoir recours aux dispositions de cette loi, même si un tel recours était utile et justifié. Jusqu'à maintenant, le Parlement n'a pas jugé utile d'élargir la portée des dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* relatives aux abordages entre navires pour englober d'autres incidents de navigation maritime. Il me semble donc qu'en raison de la négligence contributive de la demanderesse en l'espèce, qui, à mon avis, lie aussi la demanderesse, Parrish & Heimbecker Limited du moins en ce qui concerne les défendeurs, lesdites demanderesse n'ont droit à aucun redressement à l'encontre de la compagnie d'élevateurs, défenderesse. [Le souligné est de moi.]

A mon avis, les dommages subis résultent essentiellement de manœuvres négligentes des officiers du *Hiro Maru* et je fixe donc la responsabilité des défendeurs pour les dommages subis par la demanderesse à 80%. La Commission demanderesse a fait preuve de négligence en ce qui concerne l'entretien du bassin, comme je l'ai déjà indiqué, et je fixe sa responsabilité à 20% des dommages subis par les défendeurs. Malheureusement, pour les motifs énoncés dans l'arrêt *The Algoma Central and Hudson Bay Railway Company*, la Johnston Terminals Limited, demanderesse, ne peut bénéficier des dispositions de la *Contributory Negligence Act* de la Colombie-Britannique et son action est donc rejetée avec dépens. La détermination du montant des dommages-intérêts, compte tenu du partage des responsabilités, fera l'objet d'un renvoi en vertu de la Règle 500 des Règles de la Cour. La Commission demanderesse et les défendeurs auront droit à leurs dépens taxés de cette jonction d'actions ainsi que de la détermination du montant des dommages-intérêts, dans la proportion de leur responsabilité respective. L'avocat des demanderesse rédigera le jugement et présentera une requête pour que ce jugement soit dûment prononcé.