

T-1107-73

T-1107-73

Irish Shipping Ltd. (Plaintiff)

v.

The Queen (Defendant)

Trial Division, Dubé J.—Vancouver, February 3; Ottawa, March 11, 1976.

Maritime law—Whether grounding of vessel caused by negligence of Crown servants in implementing and recommending use of unsafe and dangerous traffic separation scheme—Role of pilots—Crown Liability Act, R.S.C. 1970, c. C-38, s. 3—Pilotage Act, 1913 (Great Britain), c. 31, s. 15—Pilotage Act, S.C. 1970-71-72, c. 52, s. 31.

Plaintiff's vessel grounded while passing through the traffic separation scheme at Haddington Island in Broughton Strait off the British Columbia coast. Plaintiff claimed that by implementing and recommending the scheme, the Department of Transport owed a duty to vessel owners navigating the strait; that having been told by pilots that the passage was dangerous and navigational aids inadequate, the Department should have reasonably foreseen a possible grounding; that the Department breached its duty by failing to exercise the standard of care expected from it; that the grounding probably resulted from inadequate lighting of the passage; that the cost of removing the danger by providing a sector light was not unreasonable. Defendant countered that there is a presumption of fault when a moveable object collides with a stationary one and that plaintiff has not explained why the ship grounded. Further, defendant claims that the island was charted, and visible on radar; that there were no currents strong enough to ground the vessel; that the tide was ebbing; that visibility was good; that the lights should have been easily located and identified; and that many other ships had passed through. The Crown denies having created a menace to navigation, claiming that navigators must take waterways as they find them, that modern ships are equipped with the necessary navigational equipment, and that the sole cause of grounding was the negligence of those in control of the ship, more specifically, the pilot.

Held, the action is dismissed. The navigators were never misled by a navigational aid. While entitled to rely on all such aids in place and duly published, plaintiff was not entitled to look for aids that were not there, and which it knew were not there. Plaintiff has not established negligence; the mere suggestion that an extra light might have prevented the accident is not enough. The ship was not ambushed by a man-made danger. She travelled a charted waterway and her pilot, aware of navigational difficulties, voluntarily exposed himself to an exercise for which he was trained. Nor is plaintiff exempt from liability due to the pilot's negligence. The role of the pilot is to provide local knowledge about areas foreign to the ship's master. He does not relieve the master of responsibility.

Irish Shipping Ltd. (Demanderesse)

c.

^a La Reine (Défenderesse)

Division de première instance, le juge Dubé—Vancouver, le 3 février; Ottawa, le 11 mars 1976.

Drôit maritime—L'échouement du navire est-il résulté de la négligence des préposés de la Couronne qui ont mis en œuvre et recommandé l'emploi d'un dispositif de séparation du trafic qui était dangereux pour la navigation?—Le rôle des pilotes—Loi sur la responsabilité de la Couronne, S.R.C. 1970, c. C-38, art. 3—Pilotage Act, 1913 (Grande-Bretagne), c. 31, art. 15—Loi sur le pilotage, S.C. 1970-71-72, c. 52, art. 31.

L'échouement du navire de la demanderesse est survenu au passage du dispositif de séparation du trafic de l'île Haddington, dans le détroit de Broughton, au large de la côte de la Colombie-Britannique. Voici les prétentions de la demanderesse: en mettant sur pied et en recommandant le dispositif de séparation du trafic, le ministère des Transports avait des obligations envers les propriétaires des navires qui naviguaient dans le détroit; après s'être fait dire par les pilotes que le passage était dangereux et les aides à la navigation insuffisantes, le Ministère devait raisonnablement prévoir un échouement éventuel; le Ministère a manqué à son devoir en n'exerçant pas la diligence nécessaire qu'on attend ordinairement de lui; l'échouement résulte probablement de l'éclairage inadéquat du passage; les dépenses que pouvait entraîner l'installation d'un feu à secteurs étaient raisonnables. En revanche, la défenderesse a fait valoir qu'il y a une présomption de faute lorsqu'un objet mobile entre en collision avec un objet immobile et que la demanderesse n'a pas expliqué pourquoi le navire s'était échoué. En outre, la défenderesse affirme que l'île est indiquée sur la carte et visible au radar; qu'il n'y avait pas de courants assez forts pour faire échouer le navire; que la marée descendait; que la visibilité était bonne; que l'on pouvait facilement repérer et identifier les feux et que bon nombre d'autres navires étaient passés. La Couronne conteste avoir créé un danger à la navigation; elle allègue que les navigateurs doivent se servir des voies navigables dans l'état où ils les trouvent; que les navires modernes sont pourvus d'instruments de navigation et que la seule cause de l'échouement était la négligence des personnes chargées de la navigation du navire, et plus particulièrement du pilote.

Arrêt: l'action est rejetée. L'erreur des navigateurs n'a pas été causée par une aide à la navigation. Bien qu'elle ait le droit de se fier à toutes les aides mises en place et dûment publiées, la demanderesse n'était pas en droit de chercher des aides qui n'existaient pas, ce que, d'ailleurs, elle savait. La demanderesse n'a pas démontré l'existence de la négligence et il n'est pas suffisant de suggérer que l'installation d'un feu supplémentaire aurait pu prévenir cet accident. Le navire n'est pas tombé sur des embûches créées par l'homme. Il descendait une voie navigable indiquée sur les cartes et le pilote, conscient des difficultés de navigation, s'est volontairement exposé à un exercice pour lequel il était formé. De plus, la demanderesse n'est pas exonérée de toute responsabilité résultant de la négligence du pilote. Le pilote connaît la région et renseigne le

Nord-Deutsche v. The Queen [1969] 1 Ex.C.R. 117; varied [1971] S.C.R. 849, distinguished. *Hendricks v. The Queen* [1970] S.C.R. 237 and *Thompson v. North Eastern Railway Company* [1862] 2 B. & S. 106, applied. *Workington Harbour & Dock Board v. Towerfield (Owners)* [1951] A.C. 112 and *Owners of S.S. "Alexander Shukoff" v. S.S. "Gothland"* [1921] A.C. 216, discussed.

ACTION.

COUNSEL:

P. D. Lowry for plaintiff.
P. Troop, Q.C., for defendant.

SOLICITORS:

Macrae, Montgomery, Spring & Cunningham, Vancouver, for plaintiff.
Deputy Attorney General of Canada for defendant.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

DUBÉ J.: This is an action against the Crown to recover damages sustained by the vessel *Irish Stardust* (hereinafter "the vessel") when she grounded while passing through the traffic separation scheme at Haddington Island in Broughton Strait on the west coast of British Columbia on the 24th day of January, 1973 at approximately 23:30 during a voyage from Kitimat to Port Mellon. The plaintiff, owner of the vessel, claims the grounding was caused by the negligence of the servants of the Crown, namely officials of the Department of Transport, in implementing and recommending the use of a traffic separation scheme which was dangerous and unsafe for navigation. The defendant denies the recommended scheme was dangerous and unsafe and alleges the grounding of the vessel was caused solely by the negligence of the plaintiff, its officers and more specifically the pilot, Captain Leslie Arthur David Jones who was piloting the vessel through the Strait at the time of grounding.

The *Irish Stardust* was built in Cork, Ireland, in 1970 and was designed and equipped specifically to carry pulp and lumber products from British Columbia ports to Japan and Europe, with a

capitaine du navire sur un secteur qui lui est inconnu; il ne dégage pas le capitaine de ses responsabilités.

Distinction faite avec l'arrêt: *Nord-Deutsche c. La Reine* [1969] 1 R.C.É. 117 modifié par [1971] R.C.S. 849. Arrêts appliqués: *Hendricks c. La Reine* [1970] R.C.S. 237 et *Thompson v. North Eastern Railway Company* [1862] 2 B. & S. 106. Arrêts analysés: *Workington Harbour & Dock Board c. Towerfield (Owners)* [1951] A.C. 112 et *Owners of S.S. "Alexander Shukoff" c. S.S. "Gothland"* [1921] A.C. 216.

b ACTION.

AVOCATS:

P. D. Lowry pour la demanderesse.
P. Troop, c.r., pour la défenderesse.

c PROCUREURS:

Macrae, Montgomery, Spring & Cunningham, Vancouver, pour la demanderesse.
Le sous-procureur général du Canada pour la défenderesse.

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

LE JUGE DUBÉ: Il s'agit d'une action intentée contre la Couronne afin de recouvrer les dommages résultant de l'échouement du navire *Irish Stardust* (ci-après appelé «le navire») au passage du dispositif de séparation du trafic de l'île Haddington, dans le détroit de Broughton, sur la côte ouest de la Colombie-Britannique. L'accident est survenu le 24 janvier 1973 vers 23 h 30 au cours d'une traversée de Kitimat à Port Mellon. La demanderesse, propriétaire du navire, prétend que l'échouement résulte de la négligence des préposés de la Couronne, à savoir les fonctionnaires du ministère des Transports, qui ont mis en œuvre et recommandé l'emploi d'un dispositif de séparation du trafic qui était dangereux pour la navigation. La défenderesse nie que le dispositif préconisé était dangereux ou peu sûr, et elle allègue que la seule cause de l'échouement du navire est la négligence de la demanderesse, de ses officiers et en particulier du capitaine Leslie Arthur David Jones qui pilotait le navire à travers le détroit au moment de l'accident.

L'*Irish Stardust* a été construit en 1970 à Cork (Irlande). Ce navire, d'une longueur totale de 564 pieds et d'une jauge brute de 19,191 tonneaux, avait été spécialement conçu et armé pour le trans-

length overall of 564 feet and a gross tonnage of 19,191 tons. She is an open hold bulk carrier with side tanks and double bottom cargo being carried in four main holds plus one similar cargo hold forward. She is fitted with a wide transom stern, a horn rudder, an open stern frame and a Kamewa controllable pitch propeller which is controlled by combinator settings on the bridge. It is admitted that she is an excellent conventional, modern type vessel possessing good steering and control characteristics. On the morning of January 24, 1973 when she sailed from Kitimat at 07:30 bound for Port Mellon, B.C., a voyage of twenty-eight hours via the inside passage (between Vancouver Island and the West Coast) her draft forward was 23'9" and aft 27'6" with a mean draft of 25'7½" and her cruising speed was about sixteen knots.

On sailing, the vessel's personnel consisted of her master, Captain James Caird, fifteen officers, a crew of sixteen and two pilots to have the conduct of the vessel through compulsory pilotage waters: Captain Arthur Joseph Warren and Captain Jones. It is also admitted that at approximately 23:30 on the night of grounding Captain Jones was the pilot on duty, third officer Patrick McNulty was on the bridge, quartermaster John Spack was steering and a cadet was also on watch. The vessel came in contact with land on the west side of Haddington Island while passing through the traffic separation scheme in compulsory pilotage waters: the point of grounding is not in dispute.

It is also agreed that by a notice to mariners dated February 26, 1971, the Department of Transport published the implementation of the traffic separation scheme at Haddington Island which became effective on May 1, 1971. The implementation of the traffic separation scheme involved three officers of the Department of Transport, at Victoria, Vancouver and Ottawa. One of plaintiff's main contentions is that because of the insufficiency of information flowing from the British Columbia offices to the head office in Ottawa one very important navigational aid, the proposed Hyde Creek sector light on Vancouver

port des produits de la pulpe et du bois de la Colombie-Britannique à destination du Japon et de l'Europe. C'est un vracquier à cale non pontée, équipé de ballasts latéraux et d'un double-fond; la cargaison est transportée dans quatre cales principales et dans une autre cale semblable située à l'avant. Il est équipé d'un grand tableau arrière, d'un gouvernail renforcé, d'un cadre d'étambot ouvert et d'une hélice Kamewa à pas variable que des dispositifs de commande contrôlent à partir de la passerelle. Il est admis que c'est un excellent navire, de conception moderne et courante, qui a des bonnes qualités de contrôle et de manœuvrabilité. Il est parti de Kitimat le 24 janvier 1973, à 7 h 30, à destination de Port Mellon (C.-B.), soit un trajet de vingt-huit heures par le passage intérieur (situé entre l'île Vancouver et la côte ouest); son tirant d'eau était de 23'9" à l'avant et de 27'6" à l'arrière soit une moyenne de 25'7½", et il allait à une vitesse de croisière d'environ seize nœuds.

Au cours de ce voyage, le personnel de l'*Irish Stardust* se composait de son capitaine, James Caird, de quinze officiers, d'un équipage de seize marins et de deux pilotes qui devaient conduire le navire à travers les eaux de pilotage obligatoire: le capitaine Arthur Joseph Warren et le capitaine Jones. Il est aussi admis que, vers 23 h 30, le soir de l'échouement, le capitaine Jones était le pilote de service, que l'officier en second, Patrick McNulty, se trouvait sur la passerelle, que le timonier John Spack était à la barre et qu'un élève-officier était de quart. Le navire a touché le fond du côté ouest de l'île Haddington alors qu'il passait le dispositif de séparation du trafic, dans les eaux de pilotage obligatoire; le lieu de l'échouement n'est pas contesté.

De plus, les parties conviennent que, dans son avis aux navigateurs du 26 février 1971, le ministre des Transports a annoncé la mise en place du dispositif de séparation du trafic à l'île Haddington qui est entré en vigueur le 1^{er} mai 1971. Ce dispositif a été mis en œuvre par trois fonctionnaires du ministère des Transports, se trouvant respectivement à Victoria, à Vancouver et à Ottawa. D'après l'un des arguments principaux de la demanderesse, c'est en raison de communications insuffisantes entre les bureaux de Colombie-Britannique et le bureau principal d'Ottawa, que le projet d'installation d'une aide à la navigation

Island, was not installed before the implementation date, and indeed before the grounding and thus caused or at least contributed to the grounding.

The plaintiff admitted before the trial that all the aids to navigation shown on Canadian Hydrographic Service Chart 3569, in the Canadian List of Lights and in the British Columbia Pilot, Volume 1, all corrected to January 24, 1973 were in their charted position and functioning as described thereon at the time of grounding with the exception of Haddington Island South Light, the exact location of which was agreed to during the trial.

I will not attempt the impossible task of condensing in a few pages all the evidence adduced and the arguments advanced during the four-week trial. I will rather outline the case as viewed by each side then draw my own legal conclusions based on relevant factual and expert evidence.

The case for the plaintiff goes back to March 15, 1968 when Captain Cyril Edward Burrill, the Regional Superintendent of Nautical Services in Vancouver was appointed by letter from the Department of Transport to coordinate the development of traffic separation schemes on the West Coast by meeting with members of the marine industry having the requisite local knowledge and reporting to Ottawa. Captain Burrill did form and chair a special committee called "Safe Fishing and Navigation in British Columbia Coastal Waters" which met and discussed the proposed scheme. The proposed scheme recommended that vessels coming down (in the easterly direction toward Vancouver) Broughton Strait would travel south of Haddington Island and that vessels going up (in the westerly direction toward Kitimat) would travel north of the Island, thus creating a two-lane sea highway.

particulièrement importante, à savoir le feu à secteur de la crique Hyde sur l'île Vancouver, ne s'est pas concrétisé avant la date de la mise sur pied du dispositif ni en fait avant l'échouement. Selon elle, cet oubli est à l'origine de l'échouement ou y a au moins contribué.

Avant l'audience, la demanderesse a reconnu que toutes les aides à la navigation indiquées sur la carte 3569 du Service hydrographique du Canada, dans le Canadian List of Lights et dans le volume 1 du British Columbia Pilot, tous mis à jour jusqu'au 24 janvier 1973, se trouvaient bien à l'endroit indiqué et fonctionnaient de la manière décrite à l'époque de l'échouement, à l'exception du feu situé au sud de l'île Haddington, dont la position exacte a été déterminée, d'un commun accord, par les parties au cours de l'audience.

Je ne tenterai pas l'impossible, et au lieu de condenser en quelques pages toute la preuve soumise et les arguments présentés au cours d'un procès de quatre semaines, je vais exposer les grandes lignes de l'affaire selon le point de vue de chaque partie, puis tirer mes propres conclusions en me fondant sur les faits pertinents et les dépositions des experts.

En ce qui concerne la demanderesse, l'affaire remonte au 15 mars 1968, date à laquelle le ministère des Transports a désigné, par lettre, le capitaine Cyril Edward Burrill, surintendant régional des services nautiques à Vancouver, pour coordonner la mise en place des dispositifs de séparation du trafic sur la côte ouest en consultant des membres de l'industrie maritime ayant des connaissances suffisantes sur la région et en soumettant des rapports à Ottawa. Le capitaine Burrill a créé et présidé un comité spécial [TRADUCTION] «pour la sécurité de la pêche et de la navigation côtières en Colombie-Britannique», qui s'est réuni et a examiné le projet. Ce projet prévoyait que les navires descendant le détroit de Broughton (c.-à-d. vers l'est, en direction de Vancouver) navigueraient au sud de l'île Haddington et que les navires remontant le détroit (c.-à-d. vers l'ouest, en direction de Kitimat) navigueraient au nord de l'île, ce qui créerait ainsi une route maritime à deux voies.

During the summer of 1970, the British Columbia coast pilots met and objected to the scheme on the ground that it would be dangerous, mainly because ships going down the southern passage have to re-enter into the oncoming traffic east of the island. Captain R. W. Burnett, a dynamic spokesman for the pilots, spearheaded the objections to the implementation of the scheme before the Burrill Committee and also at the trial. Captain Burnett presented a submission to the Burrill Committee which included an alternative. The alternative was to install several navigational aids to make the scheme less dangerous, including a sector light at Hyde Creek on the Vancouver Island shore. A sector light projects three colours to oncoming ships, a central white beam to indicate the correct approach with a green beam on one side to indicate that a vessel is too far to starboard and a red beam to show the vessel is too much to port.

The second alternative favoured by Captain Burnett on behalf of the pilots reads as follows¹:

ALTERNATIVE #2

If this scheme is to be adopted then it is my opinion that it should be marked no less plainly than the Helmecken (sic) Is. scheme. The establishment of the following Aids would, I believe, achieve the desired results:

- (1) The proposed lighted buoy off Neill Rk.
- (2) The proposed movement N. Eastward of Neill Ledge Buoy.
- (3) The proposed lighted beacon on the south side of Haddington Is.
- (4) The establishment of a lighted range in position 50 35 00 N. 127 01 17 W. and centred on a range of 161 degrees 15 min., showing, narrow red sectors on each side of mid channel (if a sectored (sic) type lantern is used).
- (5) The establishment of a range lantern south of Yellow Bluff in position 50 35 11 N.—126 27 00 W. on a dolphin and showing Red from 093 to 098, White from 098 to 104 and Red from 104 to 119. This surmounted by a Flashing White light showing Red from 241 to 299.
- (6) The establishment of a lighted beacon to mark the shoal south of Gordon Bluff on a dolphin in position 50 34 24 N.—126 54 45 W.

¹ Exhibit P-1, tab #6.

Au cours de l'été 1970, les pilotes de la côte de la Colombie-Britannique se sont réunis pour s'opposer à la mise en place de ce dispositif au motif qu'il serait dangereux, surtout parce que les navires descendant le long du côté sud du passage se retrouveraient, à l'est de l'île, sur la route des navires circulant en sens inverse. Le capitaine R. W. Burnett, un dynamique porte-parole des pilotes, a dirigé la présentation des objections à la mise en place de ce dispositif devant le comité Burrill et à l'audience. Le capitaine Burnett a aussi présenté au comité une contre-proposition, préconisant l'installation de plusieurs aides à la navigation qui rendraient le dispositif moins dangereux, et notamment d'un feu à secteurs à la crique Hyde sur le rivage de l'île Vancouver. Un feu à secteurs projette trois couleurs différentes aux navires qui s'approchent: un faisceau central, blanc indiquant la route à suivre, un faisceau vert d'un côté indiquant que le navire est trop loin vers tribord et un faisceau rouge qu'il est trop loin vers bâbord.

Voici la contre-proposition présentée par le capitaine Burnett au nom des pilotes¹:

[TRADUCTION] CONTRE-PROPOSITION N°2

Si ce projet est retenu, j'estime que ce dispositif devra être signalisé aussi clairement que celui de l'île Helmcken. La mise en place des aides suivantes permettraient d'atteindre cet objectif:

- (1) L'installation de la bouée lumineuse projetée au large de la roche Neill.
- (2) Le déplacement au nord-est de la bouée placée au large de la barre rocheuse Neill.
- (3) L'installation de la balise lumineuse proposée sur le côté sud de l'île Haddington.
- (4) La mise en place d'un feu d'alignement à la position géographique 50 35 00 N. et 127 01 17 W., centré à 161 degrés et 15 minutes, et indiquant des secteurs rouges de faible dimension de chaque côté du milieu du chenal (si l'on emploie un feu à secteurs).
- (5) L'installation d'un fanal d'alignement au sud de la pointe Yellow situé à la position géographique 50 35 11 N.—126 27 00 W., sur un dauphin, avec secteur rouge de 093 à 098, blanc de 098 à 104, et rouge de 104 à 119. Ce fanal serait surmonté d'un feu à éclats blanc qui deviendrait rouge de 241 à 299.
- (6) L'installation d'une balise lumineuse pour indiquer le haut-fond situé au sud de l'escarpement Gordon, et placée sur un dauphin à la position 50 34 24 N.—126 54 45 W.

¹ Pièce P-1, signet #6.

It is my personal opinion that separation is not the answer in this particular location but rather that shipping should be encouraged to maintain a straight course from Gordon Bluff past Yellow Bluff and through Haddington Passage by marking the Charts clearly with colored lines along the boundaries of the channel and along the centre line and arranging Aids that will make the navigation and pilotage of this channel as simple and as straight forward as possible.

The proposed Hyde Creek sector light is the one referred to under (4). It should be noted at this point that a chart of the Helmcken Island scheme referred to in Captain Burnett's second alternative was filed at the trial and includes two sector lights. It is also opportune to underline at this time the fact that the Department of Transport did eventually install such a sector light, but some two years after the grounding. And it should be pointed out that there was no evidence that the pilots' alternative proposal was ever sent to Ottawa. However the majority of the interested parties attending Captain Burrill's Committee favoured the Captain's traffic separation scheme as implemented.

On February 26, 1971, the Department of Transport announced the implementation of the Haddington Island traffic separation scheme in the weekly edition No. 9 of Canadian Notices to Mariners. The relevant section 290(P)² should be set out *in toto*:

290. (P) BRITISH COLUMBIA—BROUGHTON STRAIT—HADDINGTON ISLAND—Traffic Separation Scheme.

1. The scheme is recommended for use by all vessels. Separation of traffic is achieved by using Haddington Island to divide eastbound from westbound traffic and by separation zones to the east and northwest of Haddington Island, eastbound traffic passing south of Haddington Island and westbound traffic passing north of Haddington Island using Haddington Passage. No inshore traffic zones are provided.

The Haddington Island traffic separation scheme consists of the following three parts:

Part I To the northwest of Haddington Island, a separation zone one cable in width centred on position:

- (i) 50°36'18" N., 127°01'24" W., and
- (ii) 50°37'07" N., 127°02'42" W.

Part II Separation of traffic by Haddington Island.

Je suis d'avis, cependant que la séparation du trafic n'est pas la meilleure solution à cet endroit; on devrait plutôt encourager les navires à suivre une route en ligne droite à partir de l'escarpement Gordon, au-delà de l'escarpement Yellow et à travers le passage Haddington, en indiquant clairement sur les cartes, au moyen de lignes colorées, les limites du chenal et la ligne centrale, tout en plaçant des aides qui rendraient la navigation et le pilotage aussi simples et directs que possible dans ce chenal.

Le feu à secteurs prévu pour la crique Hyde est celui mentionné au paragraphe (4). Il convient de signaler qu'une carte du dispositif de l'île Helmcken, dans la contre-proposition du capitaine Burnett, a été déposée à l'audience et que cette carte indique la présence de deux feux à secteurs. Il faut aussi souligner que le ministère des Transports a finalement installé ce feu à secteurs, mais deux ans environ après l'échouement. En outre, il faut remarquer qu'aucune preuve n'indique qu'on ait jamais envoyé la contre-proposition des pilotes à Ottawa. Néanmoins, la majorité des intéressés qui participaient aux activités du comité du capitaine Burrill, favorisait le dispositif de séparation du trafic préconisé par le capitaine et qui a été mis en place.

Le 26 février 1971, le ministère des Transports annonçait la mise en place du dispositif de séparation du trafic de l'île Haddington dans l'édition hebdomadaire canadienne n° 9 des Avis aux navigateurs. Voici le texte intégral de l'avis 290(P)²:

290. (P) COLOMBIE-BRITANNIQUE—DÉTROIT DE BROUGHTON—ÎLE HADDINGTON—Dispositif de séparation du trafic.

1. L'utilisation du dispositif est conseillée à tous les navires. La séparation du trafic est matérialisée par l'utilisation de l'île Haddington pour diviser le trafic se dirigeant vers l'Est de celui se dirigeant vers l'Ouest et par des zones de séparation à l'Est et au Nord-Ouest de l'île Haddington; le trafic se dirigeant vers l'Est passera au Sud de l'île Haddington et le trafic se dirigeant vers l'Ouest passera au Nord de l'île Haddington en empruntant le passage Haddington. Il n'y a pas de zones à l'intention du trafic côtier.

Le dispositif de séparation du trafic de l'île Haddington est composé de trois parties:

Partie I Au Nord-Ouest de l'île Haddington—Une zone de séparation large d'une encablure axée sur les positions géographiques suivantes:

- (i) 50°36'18" N., 127°01'24" W., et
- (ii) 50°37'07" N., 127°02'42" W.

Partie II Séparation du trafic matérialisée par l'île Haddington.

² Exhibit P-1, tab #9.

² Pièce P-1, signet #9.

Part III To the east of Haddington Island, a separation zone one cable in width centred on positions:

- (i) 50°36'00" N., 127°00'55" W., and
- (ii) 50°35'47" N., 127°00'00" W.

2. Direction of Traffic Flow

It is recommended that eastbound traffic pass to the south of the separation zones and Haddington Island and that westbound traffic pass to the north of the separation zones and Haddington Island using Haddington Passage.

It is also recommended that mariners use the radiotelephone to provide information of their presence and warning to other ships.

CAUTION

In some instances large vessels and tugs with long tows proceeding eastbound may have difficulty in making the turn to starboard to pass south of Haddington Island. Under such circumstances the master may decide to proceed against the traffic flow through Haddington Passage but should make every effort to warn other traffic in the area.

3. Effective Date

The scheme is to come into effect on 1st May 1971, at 1200 hrs. (PST).

4. Chart and Publications

Large scale charts of the area will be amended so as to show full details of the scheme.

Smaller scale charts will be amended to warn mariners of the existence of the scheme. Full details of the scheme will also be given in the Sailing Directions.

5. Traffic Separation Diagram

The accompanying diagram illustrates the above Traffic Separation Scheme.*

(DOT)(8400-10)

Charts (Which will be affected)—3561—3569—3596.

On September 1, 1972, Captain Jones was, after successful examinations before a Board of Examiners which included a Department of Transport official, issued a probationary pilot's licence authorizing him to pilot deep sea ships up to 25,000 gross tons anywhere in the compulsory pilotage waters of British Columbia. When the Haddington Island scheme was published before May 1971 Captain Jones updated his personal chart of the area and his own pilot course book. The relevant extract from his course book³ reads as follows:

* [The diagram is omitted—Ed.]

³ Exhibit P-9.

Partie III A l'Est de l'île Haddington—Zone de séparation large d'une encablure axée sur les positions géographiques suivantes:

- (i) 50°36'00" N., 127°00'55" W., et
- (ii) 50°35'47" N., 127°00'00" W.

2. Direction générale du trafic

Il est conseillé aux navires se dirigeant vers l'Est de passer au sud des zones de séparation et de l'île Haddington et aux navires se dirigeant vers l'Ouest de passer au Nord des zones de séparation et de l'île Haddington, en empruntant le passage Haddington.

Il est aussi conseillé aux navigateurs de se servir du radiotéléphone pour signaler leur présence et avertir les autres navires.

AVERTISSEMENT

Dans certains cas il est possible que de gros navires et des remorqueurs avec de longues remorques faisant route vers l'Est éprouvent de la difficulté à tourner à tribord pour passer au Sud de l'île Haddington. Dans de telles circonstances le capitaine peut décider de se diriger à l'encontre de la direction générale du trafic dans le passage Haddington, mais doit s'efforcer par tous les moyens d'avertir les autres navires dans la région.

3. Date d'entrée en vigueur

Le dispositif entrera en vigueur à 1200, heure normale du Pacifique, le 1^{er} mai 1971.

4. Cartes marines et publications

Les cartes à grandes échelles de la région seront modifiées pour montrer tous les détails du dispositif.

Les cartes à petites échelles seront modifiées pour prévenir les navigateurs de l'existence du dispositif. Tous les détails seront contenus dans les Instructions nautiques.

5. Diagramme du dispositif de séparation du trafic

Le diagramme ci-inclus montre le dispositif de séparation du trafic mentionné ci-haut.*

(MT) (8400-10)

Cartes (Qui seront touchées)—3561—3569—3596.

Le 1^{er} septembre 1972, après avoir passé des examens devant un jury dont faisait partie un fonctionnaire du ministère des Transports, le capitaine Jones a reçu un brevet de pilote stagiaire l'autorisant à piloter, en eaux profondes, des navires d'au plus 25,000 tonneaux bruts dans les zones de pilotage obligatoire de la Colombie-Britannique. Au moment de la publication du dispositif de l'île Haddington, soit avant mai 1971, le capitaine Jones avait mis à jour sa carte personnelle de la zone et son propre recueil de route. Voici l'extrait pertinent de son recueil de route³:

* [Le diagramme est omis—Éd.]

³ Pièce P-9.

	DIST OFF	TRUE	MAG	DIST		DIST. AU LARGE	VRAI	MAG	DIST.	
Clark Pt.	1M	194	169	224.5 miles 3.3		Pte Clark	1M	194	169	224.5 milles 3.3
Dugout Rk.	2.7M	150	155	228.1 miles 7.8	<i>a</i>	Roche Dugout	2.7M	150	155	228.1 milles 7.8
Egg Is.	1.6M	164	139	235.9 miles 5.9		Î. Egg	1.6M	164	139	235.9 milles 5.9
Cape Caution	1.9M	164	139	241.8 miles 11.5	<i>b</i>	Cap Caution	1.9M	164	139	241.8 milles 11.5
Pine Is.	8½C	134	114	253.3 miles 8.3		Î. Pine	8½ encablures	134	114	253.3 milles 8.3
Scarlett Pt.	1-2M	120	096	261.6 miles 3.3		Pte Scarlett	1-2M	120	096	261.6 milles 3.3
Crane Is.	5C	128	104	264.9 miles 3.3	<i>c</i>	Î. Crane	5 encablures	128	104	264.9 milles 3.3
Doyle Is.	7C	137	113	268.2 miles 3.1		Î. Doyle	7 encablures	137	113	268.2 milles 3.1
Masterman Is.	1.6M	137	113	271.3 miles 2.9	<i>d</i>	Î. Masterman	1.6M	137	113	271.3 milles 2.9
Round Is.	1.3M	137	113	274.2 miles 9.7		Î. Round	1.3M	137	113	274.2 milles 9.7
<u>Pulteney Pt.</u>	<u>5½C</u>	<u>100</u>	<u>076</u>	<u>283.9 miles</u> <u>4.4</u>		<u>Pte Pulteney</u>	<u>5½ encablures</u>	<u>100</u>	<u>076</u>	<u>283.9 milles</u> <u>4.4</u>
<u>Neill Rk.</u>	<u>2C</u>	<u>129</u>	<u>105</u>	<u>288.3 miles</u> <u>.8</u>	<i>e</i>	<u>Roche Neill</u>	<u>2 encablures</u>	<u>129</u>	<u>105</u>	<u>288.3 milles</u> <u>.8</u>
<u>Neill Ledge</u>	<u>1C</u>	<u>151</u> <u>162</u>	<u>127</u>	<u>289.1 miles</u> <u>.5</u>		<u>Barre rocheuse Neill</u>	<u>1 encablure</u>	<u>151</u> <u>162</u>	<u>127</u>	<u>289.1 milles</u> <u>.5</u>
<u>Haddington Is.</u>	<u>2C</u>	<u>103</u>	<u>079</u>	<u>289.6 miles</u> <u>2.7</u>	<i>f</i>	<u>Î. Haddington</u>	<u>2 encablures</u>	<u>103</u>	<u>079</u>	<u>289.6 milles</u> <u>2.7</u>

[My underlining.]

[C'est moi qui souligne.]

When the vessel approached Broughton Strait the night of grounding, Captain Jones' natural inclinations were to take the traditional route north of the island, but he decided to follow the separation scheme for two reasons: firstly, being a new pilot he felt he should comply with the recommendation of the Department of Transport and secondly he was advised by radio of an oncoming ship, the *Island Princess*, a British Columbia ferry, heading for Alert Bay.

A l'approche du détroit de Broughton, le soir de l'échouement, le capitaine Jones aurait préféré suivre la route habituelle au nord de l'île, mais décida cependant de suivre le dispositif de séparation du trafic pour deux raisons: en premier lieu, puisqu'il était pilote depuis peu de temps, il pensait devoir se conformer aux recommandations du ministère des Transports et, en second lieu, il avait été averti par radio de l'approche d'un navire venant en sens inverse, l'*Island Princess*, un bac de Colombie-Britannique qui se dirigeait vers Alert Bay.

In his evidence Captain Jones stated he steered the courses in his book "because this is the only thing I had to go on. I knew these courses were good if I was in the position". He said he approached Pulteney Point "on a course of about 137° open to pass off Pulteney Point 5½ cables". When he reached Pulteney Point, "I checked with radar, I was about a cable south of my position". He had intended on rounding the Point at 100° but being south of his intended position he steered

Au cours de son témoignage, le capitaine Jones a déclaré avoir gouverné le navire d'après les indications de son recueil de route [TRADUCTION] «parce que c'était la seule chose que j'avais pour me diriger. Je savais que c'était la bonne route si je me trouvais dans la position appropriée». Il affirme s'être approché de la pointe Pulteney [TRADUCTION] «selon un cap approximatif de 137° ou plus, en vue de passer à 5 encablures ½ au large de la pointe Pulteney». Parvenu à la pointe Pulteney,

95° “for a short time” then altered back to 100°. At the time, “looking down Broughton Strait he could see the lights from the buoys of Neill Rock, Neill Ledge and north of Haddington Island, all to starboard”.

Captain Jones stated that the third mate was standing alongside the helmsman by the engine combinator and checking the man’s steering. The cadet was outside on lookout. Captain Jones was on the starboard wing watching Neill Rock buoy. “I wanted to be as close as possible to this buoy so I was watching this buoy all the way down”. He said the vessel came as close as a cable and a half from the buoy. Just before she came abeam of it he ordered the quarter master “to bring her around to 129°”. “The only thing I could see then is the Neill Ledge Buoy flashing... Everything on the portside of Haddington Island was black, Vancouver Island was black”. [My underlining.]

He took a quick look at the radar and saw that his position was “all right”. In order not to lose his night vision, not to be mesmerized by the radar, he then opted to navigate visually. Half way down to Neill Ledge he detected that the vessel was starting to set. “I was not getting close to the buoy so I altered course to 140°. I watched it for a minute, still wasn’t pulling us back towards this buoy so I altered to 150°. The ship was still setting sideways, still not closing to the buoy”. The transcript⁴ of the evidence of Captain Jones in his examination in chief best describes his interpretation of the last moments before grounding:

[TRADUCTION] «après une vérification au radar, je vis que le navire se trouvait à environ une encablure au sud de la position voulue». Il avait l’intention de doubler la pointe à 100° mais, se trouvant
 a au sud de la position voulue, il mit [TRADUCTION] «pour peu de temps» le cap à 95°, puis remit le cap à 100°. A ce moment-là, [TRADUCTION] «en regardant vers le détroit de Broughton, il pouvait voir les feux placés des bouées de la roche Neill, de
 b la barre rocheuse Neill et du nord de l’île Haddington, qui se trouvaient tous à tribord».

Le capitaine Jones affirme que le second lieutenant se tenait à côté de l’homme de barre près des
 c dispositifs de commande des machines et vérifiait sa conduite du navire. L’élève-officier était de veille à l’extérieur. Le capitaine Jones se trouvait à tribord et surveillait la bouée de la roche Neill.
 d [TRADUCTION] «Je voulais être le plus près possible de cette bouée et je l’ai donc surveillée pendant toute la descente». D’après lui, le navire n’était qu’à une encablure ou une encablure et demie de la bouée. Immédiatement avant d’arriver par le
 e travers de celle-ci, il a commandé au timonier [TRADUCTION] «de virer à 129°». «La seule chose que je pouvais alors voir, c’était la bouée de la barre rocheuse Neill qui clignotait... Tout était
 f dans l’obscurité aussi bien à bâbord de l’île Haddington que du côté de l’île Vancouver». [C’est moi qui souligne.]

Le capitaine Jones jeta un coup d’œil rapide au radar et remarqua que sa position était [TRADUCTION] «correcte». S’étant accoutumé à l’obscurité et afin de ne pas se laisser hypnotiser par le radar, il opta alors de naviguer à l’œil nu. A mi-chemin de la barre rocheuse Neill, il s’aperçut que le navire commençait à dévier de sa route. [TRADUCTION] «Je ne m’approchais pas de la bouée et j’ai donc modifié le cap à 140°. J’observai pendant une minute et remarquai que cela ne nous ramenait toujours pas vers la bouée, j’ai donc changé le cap à 150°. Le navire allait toujours de côté, sans
 i s’approcher de la bouée». C’est la transcription⁴ du témoignage du capitaine Jones au cours de son interrogatoire principal qui décrit le mieux sa version des dernières minutes qui ont précédé l’échouement:

⁴ Proceedings at trial, Volume II, 146-147.

⁴ La transcription des procédures à l’audience, volume II, pp. 146 et 147.

Q. What did you do?

A. I told him to bring her around to 160. At this time, I was getting very worried because I couldn't see anything, I knew we had set quite a ways, so I walked through the bridge out to the port wing of the ship.

Q. When you say out to the port wing, you mean outside?

A. Right, right outside. When I got outside there, the wake of the ship lit up the shore and the vessel touched. I yelled to the third mate to stop the engine, which he did.

Q. You say the vessel touched, how did it feel to you, standing out there on the wing of the bridge?

A. She just kind of lurched against it and off, that was all.

Q. What did the ship's head do?

A. The head swung to starboard, stern was swinging to port, but she didn't lose her headway, she still continued headway.

Plaintiff claims: (1) that the Department of Transport by implementing a traffic separation scheme at Haddington Island owed a duty to the owners of vessels navigating Broughton Strait; (2) that having been told by pilots that the passage was dangerous and that the navigational aids were inadequate, the Department of Transport should have reasonably foreseen a possible grounding; (3) that the Department of Transport breached its duty by failing to exercise the standard of care expected from it; (4) that the grounding was a probable result of the passage being inadequately lit; and (5) that the cost of removing the danger by providing a sector light at Hyde Creek was not unreasonable.

On the other hand, defendant argues that "there is a presumption of fault when a moveable object collides with a stationary one" and that plaintiff has never explained why the vessel struck the rocks. It states that the island is on the chart and visible on radar. It claims that there were no currents strong enough to carry the vessel on to the island; that the tide was ebbing, only at one knot, and against the ship; that the visibility was good and clear (more than ten miles); that the various navigational lights should have been easily located and identified from the chart and the pilot's course book. It points out that many other ships have gone through, before the navigational aids were put in and after, without grounding.

[TRANSCRIPTION] Q. Qu'avez-vous fait?

R. Je lui ai dit de virer sur un cap de 160°. A ce moment-ci, je commençais à être très inquiet parce que je ne voyais rien; je savais que nous avions réellement dévié et c'est pourquoi j'ai traversé la passerelle pour aller à bâbord du navire.

Q. Quand vous dites pour aller à bâbord, vous voulez dire à l'extérieur?

R. C'est exact, à l'extérieur. Quand je suis arrivé dehors, le sillage du navire s'abattait sur le rivage et le navire touchait le fond. J'ai crié au second lieutenant d'arrêter les machines, ce qu'il a fait.

Q. Vous dites que le navire a touché le fond; avez-vous senti quelque chose, debout, sur l'aileron de la passerelle?

R. Le navire a simplement fait une sorte d'embarquée en touchant le fond et c'est tout.

Q. Qu'a fait l'avant du navire?

R. L'avant a fait un crochet sur la droite tandis que l'arrière en faisait un sur la gauche mais le navire ne s'est pas arrêté et a continué sur son erre.

Voici les prétentions de la demanderesse: (1) en mettant sur pied un dispositif de séparation du trafic à l'île Haddington, le ministère des Transports avait des obligations envers les propriétaires des navires qui naviguaient dans le détroit de Broughton; (2) après s'être fait dire par les pilotes que le passage était dangereux et les aides à la navigation insuffisantes, le ministère des Transports devait raisonnablement prévoir un échouement éventuel; (3) le ministère des Transports a manqué à son devoir en n'exerçant pas la diligence nécessaire qu'on attend ordinairement de lui; (4) l'échouement résulte probablement de l'éclairage inadéquat du passage; et (5) les dépenses que pouvait entraîner l'installation d'un feu à secteurs à la crique Hyde étaient raisonnables.

En revanche, d'après l'argumentation de la défenderesse, [TRANSCRIPTION] «il y a une présomption de faute lorsqu'un objet mobile entre en collision avec un objet immobile» et la demanderesse n'a jamais expliqué pourquoi le navire avait heurté les rochers. La défenderesse fait remarquer que l'île est indiquée sur la carte et visible au radar. Elle affirme qu'il n'y avait pas de courants assez forts pour pousser le navire jusqu'à l'île; que la marée descendait à une vitesse d'un nœud seulement et en sens contraire du navire; que la visibilité était bonne et claire (on voyait jusqu'à plus de dix milles); que l'on pouvait facilement localiser et identifier les divers feux servant à la navigation sur la carte et dans le recueil de route du pilote. La défenderesse fait valoir que bon nombre d'autres

The Crown further alleges that it has not created any menace to navigation; that navigators must take waterways as they find them; that modern ships, including the *Irish Stardust*, are fully equipped with the necessary navigational instruments, such as gyro compass, radar, echo sounders, along with charts, List of Lights, British Columbia Pilot, Canadian Tide and Current Tables and that therefore the sole cause of the grounding must have been the failure of those in charge, the master of the ship, his officers and crew on duty, and the pilot, to so navigate the vessel as to ensure she was on a safe course.

Whereas the plaintiff adduced evidence to show that the traffic scheme was dangerous, the defendant brought forth testimony to establish that the scheme was recommendable; but no one said that the southern passage was impassable and the scheme impossible. Obviously the passage is made easier at night with the assistance of a sector light at Hyde Creek and one was so installed some two years after the grounding.

In the absence of heavy winds, or swift currents, or tides strong enough to carry the vessel off its projected course on to the island, and the evidence is crystal clear that no such factors were present, then the best explanation as to why the *Irish Stardust* grounded on the shores of Haddington Island is the one demonstrated by Dr. Corlett from his expert analysis of the course recorder of the vessel: the ship was not on the course that Captain Jones assumed she was.

Dr. E. C. B. Corlett proved to be a competent and impressive witness. A graduate in engineering from Oxford and a doctor of philosophy in naval architecture from the University of Durham, he is presently managing director of Burness, Corlett and Partners Limited, vice-president of the Royal Institute of Naval Architects and marine consultant for various governments and shipping firms throughout the world. He has given expert evidence in many high courts, including the British Admiralty Court, the United States Federal Court

navires sont passés sans incident avant et après l'installation des aides à la navigation.

La Couronne allègue en outre qu'elle n'a pas créé de danger à la navigation; que les navigateurs doivent se servir des voies navigables dans l'état où ils les trouvent; que les navires modernes, comme l'*Irish Stardust*, sont amplement pourvus d'instruments de navigation, notamment, d'un gyrocompas, d'un radar, de sondeurs à écho, et possèdent des cartes ainsi que les Livres des feux, le British Columbia Pilot, l'annuaire canadien des marées et des courants. Selon elle, la seule cause de l'échouement doit donc être l'incapacité des personnes chargées de la navigation, savoir le capitaine, les officiers et l'équipage de service de même que le pilote, à faire suivre au navire une route ne présentant pas de danger.

Alors que la demanderesse a présenté des témoignages tendant à démontrer que le dispositif était dangereux, la défenderesse a apporté des témoignages en faveur dudit dispositif; mais personne n'a dit que le passage au sud était impraticable ni que la traversée du dispositif était impossible. Il est clair que l'installation d'un feu à secteurs à la crique Hyde rend plus facile la traversée du passage de nuit; de fait, on en a installé un deux ans environ après l'échouement.

Il n'y avait pas de grands vents, de courants rapides ni de marées assez fortes pour faire dévier le navire de la route prévue vers l'île, comme la preuve le révèle très clairement. La meilleure explication de l'échouement de l'*Irish Stardust* sur le rivage de l'île Haddington provient donc de Corlett qui, dans son expertise, a analysé les relevés enregistrés sur le traceur de route: le navire ne se trouvait pas sur la route que le capitaine pensait qu'il suivait.

E. C. B. Corlett s'est révélé un témoin compétent et particulièrement convaincant. Ingénieur diplômé d'Oxford et docteur en architecture navale de l'Université de Durham, il est actuellement directeur gérant de Burness, Corlett and Partners Limited, vice-président du Royal Institute of Naval Architects et expert conseil maritime auprès de plusieurs gouvernements et agences maritimes à travers le monde. Il a témoigné à titre d'expert auprès d'un grand nombre de tribunaux supérieurs, y compris la British Admiralty Court,

and the former Exchequer Court of Canada. He considered the course or heading recorder trace of the *Irish Stardust* for the relevant period before grounding, made allocations for a one degree misalignment of the recording pen and for a one degree error on the gyro compass and established the following probable course for the vessel which takes her directly to the agreed point of grounding. His preferred interpretation appears at page 55, volume XII of the proceedings:

- A. My interpretation of the course recorder is that the ship made an approach to Pulteney Point on a course rather less than 137 although before she reached Pulteney Point, she was on about 137 according to the course recorder. Might I have my report back please.

She then made a very easy turn around Pulteney Point using little helm as shown in my track plots, the curve so slow that it must be a little helm irrespective of the calculations one makes.

She straightened out from that turn for one or two minutes according to the course recorder on about 097.5 for some purpose and then, having fulfilled (sic) that purpose presumably, she altered on to her base course down Broughton Strait. That base course was achieved cleanly and was steered very cleanly with little variation right down Broughton Strait for approximately twelve minutes and was 092.5 true.

THE COURT: What degree?

- A. 092.5 degrees, my lord, true. When she was approximately abreast off the Neill Rock buoy, but some four and a half cables north of it, the track shown by the course recorder shows her initiating a turn to starboard.

THE COURT: That's four and a half cables north of—

- A. Neill Rock buoy.

THE COURT: Neill Rock buoy.

- A. She initiated her turn to starboard. This turn was also easy but not nearly as easy as the one around Pulteney Point and I am of the opinion that whereas only one or two degrees of helm were used around Pulteney Point, probably something between five and ten degrees was used—

THE COURT: By an easy turn, you mean a rather wide turn?

la United States Federal Court et l'ancienne Cour de l'Échiquier du Canada. Il a examiné le relevé de la route ou des variations de cap enregistrées par le traceur de route de l'*Irish Stardust* au cours de la période qui nous intéresse, avant l'échouement; en tenant compte d'une marge d'erreur d'un degré pour le stylo enregistreur et d'une marge d'erreur éventuelle d'un degré sur le gyrocompas, il a déterminé la route probable du navire, qui le conduit directement au point d'échouement convenu de part et d'autre. Son interprétation préférée apparaît à la page 55 du volume XII de la transcription des procédures:

- [TRADUCTION] R. Selon mon interprétation des enregistrements du traceur de route, le navire s'est approché de la pointe Pulteney selon un cap d'un peu moins de 137°, mais avant d'atteindre la pointe Pulteney, il se trouvait à environ 137°, d'après le traceur de route. Puis-je avoir mon rapport s'il vous plaît?

Puis il a contourné largement la pointe Pulteney en changeant assez peu la barre, comme l'indiquent mes graphiques de la route suivie; la courbe de déplacement est si peu prononcée qu'indépendamment des calculs possibles, il n'y a pu y avoir qu'une faible manœuvre de la barre.

Selon le traceur de route, le navire s'est redressé à environ 097.5° pendant une ou deux minutes pour une raison quelconque et ensuite, probablement parce que cette raison n'existait plus, il a modifié son cap pour reprendre sa route de base dans le détroit de Broughton. Le navire a exactement suivi cette route de base, qu'il a parcouru pendant environ douze minutes, sans forte déclinaison le long du détroit de Broughton; selon le relèvement vrai, sa déclinaison était de 092.5°.

LA COUR: Combien?

- R. A 092.5 degrés vrais, votre Seigneurie. Quand il s'est à peu près trouvé par le travers de la bouée de la roche Neill mais environ quatre encablures et demie au nord de celle-ci, la route suivie enregistrée par le traceur de route indique que le navire commençait à tourner à tribord.

LA COUR: A quatre encablures et demie au nord de—

R. La bouée de la roche Neill.

LA COUR: La bouée de la roche Neill.

- R. Le navire a commencé à tourner à tribord. Ce changement de direction s'est opéré lentement mais pas aussi lentement que pour contourner la pointe Pulteney; et, à mon avis, alors qu'il s'agissait d'un coup de barre de seulement un ou deux degrés pour contourner la pointe Pulteney, il s'agit probablement ici d'un coup de barre de cinq à dix degrés—

LA COUR: Quand vous dites changer «lentement» de direction, parlez-vous d'un virage large?

A. A gentle turn, my lord, yes. Somewhere between five and ten degrees or as has been suggested to me that I said yesterday, between 6 and 10 degrees. Somewhere between five and ten—I consider embraces 6 and 10.

I can give the precise figures if they are wanted. The ship then steadied again on a course which the course recorder shows to be 125 degrees true. At this point, the track plot shows her pointing straight down Haddington Passage. She continued on this course of 125 degrees for about a minute, which took her somewhere around two and a half cables along her track on a straight line. She then started another turn, as shown by the course recorder, to starboard. This turn was of the same nature as the first part of the turn in the vicinity of Haddington Island but slightly slacker caused by perhaps one or two degrees less helm than the first part.

This turn continued until the track plot contacts the northwest corner of the island. Thereafter, the track plot continues to starboard, but of course, I must point out that, as the speed of the ship is now totally indeterminate, having contacted the ground and the engines having been, in fact, by now altered after the grounding, it is correct for direction against time but not for position after the grounding.

However, it is clear the ship did continue after the grounding for some time turning to starboard, but at what speed I, of course, cannot say.

Thus the course recorder places the vessel much to the north of the course envisaged by Captain Jones. His course book calls for the vessel to be only two cables off Neill Rock Buoy. In his evidence he said she was one to one and a half cable off the buoy, whereas the recorder places her at four and a half cables. That location further north is corroborated by Captain Albert Stanley Fike of the *Island Princess*, the oncoming ferry, who saw the *Irish Stardust* north of Haddington Island before it disappeared behind it. It also explains why Captain Jones could not see the Haddington south light before grounding. Moreover the damage to the hull of the ship was on the port side; this would occur as she sideswept the shore rocks of the island in her starboard turn. In any event, Captain Jones most certainly did not intentionally follow a course that would put his vessel on the rocks: I conclude that he was off his course.

If Captain Jones apprehended any difficulty he still had the option to take the northern passage

R. Oui, un changement de direction modéré, votre Seigneurie. Entre cinq et dix degrés ou, comme on me l'a fait dire hier, entre 6 et 10 degrés. Entre cinq et dix—cela englobe 6 et 10, à mon avis.

a Je peux donner des chiffres exacts si vous les voulez. Le navire a alors de nouveau stabilisé sa route à 125 degrés vrais selon le traceur de route. A ce point-ci, le graphique indique que le navire descendait en ligne droite le passage Haddington. Il a continué à 125 degrés pendant environ une minute, sur une distance d'environ deux encablures et demie en ligne droite. Il a alors amorcé un nouveau virage vers tribord, comme l'indique le traceur de route. Ce changement de direction était équivalent au tout premier changement de direction dans les parages de l'île Haddington mais avec une déclinaison un peu plus faible à cause d'un coup de barre moins prononcé que la première fois d'environ un ou deux degrés.

b
c
d Le virage continue jusqu'à ce que le graphique touche la partie nord-est de l'île. Après cela, le graphique continue à tribord; mais je dois signaler qu'à ce moment la vitesse du navire est complètement indéterminée puisqu'il a heurté le fond et que le rendement des machines a été modifié par l'échouement; le graphique indique donc la direction par rapport au temps mais pas la position du navire après l'échouement.

e Néanmoins, il est clair qu'après l'échouement le navire a effectivement continué à tourner vers tribord, mais je ne peux naturellement pas dire à quelle vitesse.

f Ainsi, le traceur de route situe le navire très au nord de la route choisie par le capitaine Jones. Son livre de route indique que le navire devrait se trouver à seulement deux encablures au large de la bouée de la roche Neill. Dans son témoignage, il le situe à une encablure ou à une encablure et demie de la bouée, tandis que le traceur de route le signale à quatre encablures et demie de celle-ci. Le fait que le navire se trouvait plus au nord que prévu, est corroboré par le capitaine Albert Stanley Fike de l'*Island Princess* (le bac qui s'approchait en sens inverse) qui a vu l'*Irish Stardust* passer au nord de l'île Haddington puis disparaître derrière celle-ci. Cela explique aussi pourquoi le capitaine Jones n'a pu voir le feu installé au sud de l'île, avant l'échouement. De plus, la coque du navire est endommagée du côté bâbord; ceci s'est produit au moment où le navire a heurté de côté les roches du rivage de l'île pendant son virage vers tribord. De toute manière, le capitaine Jones n'a certainement pas suivi intentionnellement un parcours dangereux pour son navire; je conclus qu'il avait dévié de sa route.

j Si le capitaine Jones redoutait quelque difficulté, il avait encore la faculté de prendre le côté

and to advise the oncoming *Island Princess* of his intention. The scheme was merely recommended and not compulsory. The notice to mariners (*supra*) announcing the implementation of the scheme included a "caution" to the effect that large vessels may have difficulty in making the turn to starboard to pass south of Haddington Island. "Under such circumstances the master may decide to proceed against the traffic flow through Haddington Passage but should make every effort to warn other traffic in the area".

There is also evidence from a letter (filed as part of plaintiff's case) dated April 3, 1973 from Captain Morrison, Superintendent, Marine Crews and Navigation Safety, Department of Transport, to C. K. Kennedy, Assistant Counsel, that the Haddington Island separation scheme had perhaps received international approval. I refer to the second paragraph of the letter:⁵

Under the IMCO régime, IMCO is recognized as the only body responsible for establishing and recommending measures on an international level concerning routing and areas to be avoided by ships or certain classes of ships. The IMCO principles further provide that a government proposing a routing system, any part of which lies within international waters, should consult with IMCO, etc. In collaboration with IMCO, the International Hydrographic Bureau recommended the marking of routing elements on charts by standardized symbols. These are specified on page 6 of the attached publication. Notices to Mariners No. 22 contained in the annual edition of Canadian Notices to Mariners reflects the provisions of IMCO and IHO with respect to voluntary routing systems. The traffic separation scheme at Haddington Island was designed and marked on the appropriate charts in accordance with the principles and recommendations of IMCO and IHO. The separation of traffic by natural obstacles such as Haddington Island is a method of separating traffic recognized by IMCO in paragraph 1(b) on page 8 of their publication and illustrated by figure 2 on page 9. In the case of Haddington Island, a separation zone was introduced at each approach to the island so as to complete the separation of traffic in the immediate approaches.

I hasten to add that the Crown did not call Captain Morrison or anyone else to testify to the effect that the scheme had in fact received IMCO approval. Counsel for plaintiff made the point that he was not bound by every statement in the above

⁵ Exhibit P-1, tab #12.

nord du passage et de signaler son intention à l'*Island Princess* qui s'approchait en sens inverse. L'utilisation du dispositif était simplement recommandée, et non pas obligatoire. L'avis aux navigateurs (précité) qui annonçait la mise en place du dispositif comprenait un «avertissement» selon lequel certains gros navires pourraient avoir quelque difficulté à tourner vers tribord pour passer au sud de l'île Haddington. [TRADUCTION] «Dans ces circonstances, le capitaine peut décider d'aller en sens inverse du trafic dans le passage Haddington, mais doit s'efforcer par tous les moyens d'avertir les autres navires se trouvant dans ce secteur».

Une lettre (incluse au dossier de la demanderesse) datée du 3 avril 1973 et adressée par le capitaine Morrison, surintendant, Équipages maritimes et sécurité de la navigation, au ministère des Transports, à C. K. Kennedy, conseiller juridique adjoint, semble indiquer aussi que le dispositif de séparation de l'île Haddington avait reçu une ratification internationale. Je renvoie au deuxième paragraphe de cette lettre⁵:

[TRADUCTION] Sous le régime de l'OMCI, il est reconnu que l'OMCI est le seul organisme habilité à établir et à recommander sur le plan international des mesures portant sur l'organisation du trafic et les zones à éviter par certains navires ou certaines classes de navires. En outre, d'après les principes de l'OMCI, un gouvernement qui propose un système d'organisation du trafic, qui se situe en partie dans les eaux internationales, doit en saisir l'OMCI, etc. En collaboration avec l'OMCI, le Bureau hydrographique international a recommandé l'indication sur les cartes des éléments des dispositifs d'organisation du trafic au moyen de symboles uniformisés, décrits à la page 6 du document ci-joint. Le n° 22 des Avis aux navigateurs, inclus dans l'édition Canadienne annuelle des Avis aux navigateurs, reproduit les dispositions de l'OMCI et de l'OHI relatives aux systèmes volontaires d'organisation du trafic. Le dispositif de séparation du trafic de l'île Haddington a été reproduit et indiqué sur les cartes appropriées selon les principes et recommandations de l'OMCI et de l'OHI. La méthode consistant à utiliser des obstacles naturels comme l'île Haddington est reconnue par l'OMCI, au paragraphe 1b) de la page 8 de sa publication et illustrée par la figure 2 de la page 9. Dans le cas de l'île Haddington, on a établi une zone de séparation à chaque bout de l'île et la séparation du trafic ne se fait qu'aux abords immédiats de celle-ci.

Je m'empresse d'ajouter que la Couronne n'a pas demandé au capitaine Morrison ni à quiconque de témoigner que le dispositif avait été approuvé par l'OMCI. L'avocat de la demanderesse a fait ressortir qu'il n'était aucunement lié par la lettre

⁵ Pièce P-1, signet #12.

letter, although he had filed it along with many other documents as part of Exhibit P-1.

Under section 3 of the *Crown Liability Act*⁶, the Crown is liable in tort for the damages for which it would be liable as a private person in respect of a tort committed by its servants. Plaintiff claims that officials of the Department of Transport committed a tort by implementing and recommending a scheme which was dangerous for navigation and dangerous mostly because of the insufficiency of navigational aids, in particular the failure to install a sector light at Hyde Creek on the shore of Vancouver Island.

The duty of the Crown with reference to navigational aids is discussed in the *Hermes* decision of the Exchequer Court⁷ which was varied by the Supreme Court of Canada⁸. In 1965, the *Hermes* with pilot aboard was proceeding down the St. Lawrence River and collided with an upbound ship because a range light had been displaced by the ice and not replaced by officials of the Department of Transport.

Noël J. held that the Crown was liable in tort under section 3 of the *Crown Liability Act* because Department of Transport officials failed in their obligation to take the action necessary to ensure that the pier had not been displaced by ice or to give warning of the misalignment of the lights. He said this at pages 171 and 172:

I believe it can be said that navigators of all countries are welcome to use our navigational rivers and lakes and although they do benefit from such a use the commercial operations of all navigators, Canadian and foreign, benefit also the commerce and industry of Canada. Without the links created by canals, channels and railways, it is, I believe, doubtful that Canada as a nation would have known the industrial and commercial expansion it has now attained. We may, therefore, take it that all ships plying our waterways are invited and encouraged to do so and are entitled to rely on the means supplied to navigate such waters in safety and I would think that the same would apply to our Canadian ships navigating in foreign waters who also should be entitled to rely on the means given to navigate safely in such waters. If this is the situation, the Crown would owe an unqualified duty to see that such means are fulfilling their intended purpose to those using our

susmentionnée, bien qu'il l'ait déposée avec un bon nombre d'autres documents comme Pièce P-1.

En vertu de l'article 3 de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*⁶, la Couronne est responsable *in tort* des dommages dont elle serait responsable si elle était un particulier à l'égard d'un acte préjudiciable commis par un de ses préposés. D'après la demanderesse, les fonctionnaires du ministère des Transports ont commis un acte préjudiciable en mettant en place et en recommandant un dispositif dangereux pour la navigation, surtout à cause de l'insuffisance des aides à la navigation, en particulier parce qu'ils avaient omis d'installer un feu à secteurs à la crique Hyde sur le rivage de l'île Vancouver.

La Cour de l'Échiquier, dans l'arrêt *Hermes*⁷, modifié par la Cour suprême du Canada⁸ examine l'obligation de la Couronne à propos des aides à la navigation. En 1965, l'*Hermes*, qui descendait le fleuve Saint-Laurent, avec un pilote à bord, est entré en collision avec un navire qui remontait le fleuve, parce qu'un feu de direction avait été déplacé par la glace et n'avait pas été remplacé par les fonctionnaires du ministère des Transports.

Le juge Noël a conclu à la responsabilité délictuelle de la Couronne en vertu de l'article 3 de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne* parce que les fonctionnaires du ministère des Transports avaient manqué à leur devoir de s'assurer que la glace n'avait pas déplacé la jetée ou d'avertir du mauvais alignement des feux. Voici ce qu'il a dit aux pages 171 et 172:

[TRADUCTION] On peut affirmer, à mon avis, que nous encourageons les navigateurs de tous les pays à utiliser nos rivières et nos lacs navigables et que, même s'ils en tirent profit, les opérations commerciales de tous les navigateurs, Canadiens ou étrangers, profitent aussi au commerce et à l'industrie du Canada. Sans les liens créés par les canaux, les chenaux et les chemins de fer, je doute que le Canada en tant que nation aurait connu l'expansion industrielle et commerciale actuelle. Nous pouvons donc dire que tous les navires utilisant nos voies navigables sont invités et encouragés à le faire et devraient pouvoir se fier aux moyens mis à leur disposition pour naviguer sans danger dans ces eaux et je pense aussi que la réciproque est vraie pour les navires canadiens en eaux étrangères. Si tel est le cas, la Couronne a une obligation absolue de veiller à ce que ces dispositifs répondent au but envisagé pour les usagers de nos voies navigables, y compris le chenal qui leur permet

⁶ S.C. 1952-53, c. 30.

⁷ *Nord-Deutsche v. The Queen* [1969] 1 Ex.C.R. 117.

⁸ [1971] S.C.R. 849.

⁶ S.C. 1952-53, c. 30.

⁷ *Nord-Deutsche c. La Reine* [1969] 1 R.C.É. 117.

⁸ [1971] R.C.S. 849.

waterways including the channel which leads them to and from the chief port of this country, Montreal.

I am of the view that there is a fundamental distinction between the facts of the *Hermes* case and the case at bar. The *Hermes* was misled by a displaced light which caused her to sheer and collide. There was a duty placed upon responsible officials to relocate that light which they did not carry out. The navigators of the *Irish Stardust* were never misled by a navigational aid: it is admitted that the aids were in place and their locations duly published on notices, charts and lists of lights which the pilot had, or should have had, in his possession, or present in his mind. I do agree with Noël J. that "all ships plying our waterways . . . are entitled to rely on the means supplied to navigate such waters in safety", and the *Irish Stardust* was entitled to rely on all the navigational aids in place and duly published. If any of these aids as published had been removed, or displaced, or malfunctioning, one would have looked for unfulfilled responsibilities. But such was not the case.

In my view the navigators of the *Irish Stardust* were not entitled to look for navigational aids that were not there and knew were not there. Like modern highways, waterways are improved and made safer with time as additional resources are made available and more and better aids are provided, but ships navigating down the difficult passages of today cannot rely on the improvements of tomorrow.

In *Hendricks v. The Queen*⁹, plaintiff's motorboat swept over a waterfall and his wife drowned. The Supreme Court of Canada held the Crown liable because its servants failed to replace warning signs. The Chief Justice said this at page 239:

In my opinion, there was no adequate reason or excuse for the failure on the part of the employees of the respondent to replace the warning sign reading "Danger—Falls Ahead", this failure was negligent and was an effective cause of the disaster that occurred.

⁹ [1970] S.C.R. 237.

d'atteindre ou de quitter le port principal de ce pays, Montréal.

A mon avis, il existe une différence fondamentale entre les faits de l'arrêt *Hermes* et ceux de l'espèce. C'est à cause du déplacement d'un feu que l'*Hermes* a dévié de sa route, a fait une embardée et est entré en collision avec un autre navire. Les fonctionnaires responsables avaient le devoir de replacer ce feu et ne s'en sont pas acquittés. L'erreur des navigateurs de l'*Irish Stardust* n'a pas été causée par une aide à la navigation: on reconnaît que les aides se trouvaient à leur place et que leur emplacement était dûment publié dans les avis, sur les cartes et dans les livres de feux que le pilote avait ou aurait dû avoir en sa possession, ou présents à l'esprit. Comme le juge Noël, j'estime que [TRADUCTION] «tous les navires utilisant nos voies navigables . . . devraient pouvoir se fier aux moyens mis à leur disposition pour naviguer sans danger dans ces eaux», et je crois que l'*Irish Stardust* avait le droit de se fier à toutes les aides à la navigation mise en place et dûment publiées. Si l'une de ces aides avait été enlevée, déplacée ou avait mal fonctionné, on aurait pu rechercher un responsable. Mais tel n'était pas le cas.

Selon moi, les navigateurs de l'*Irish Stardust* n'étaient pas en droit de chercher des aides à la navigation qui n'existaient pas, ce que, d'ailleurs, ils savaient. Comme les grandes routes modernes, les voies navigables s'améliorent et deviennent plus sûres avec le temps, grâce à des ressources supplémentaires et au plus grand nombre de meilleures aides à la navigation; mais les navires descendant aujourd'hui des passages difficiles ne peuvent pas se fier aux améliorations qui seront faites demain.

Dans l'arrêt *Hendricks c. La Reine*⁹, un bateau à moteur avait sauté une chute et la femme du demandeur s'était noyée. La Cour suprême du Canada a jugé la Couronne responsable parce que ses préposés avaient omis de remplacer les panneaux de signalisation. Le juge en chef disait à la page 239:

A mon avis, les employés de l'intimée n'avaient aucun motif ou excuse légitime de ne pas remplacer les panneaux de signalisation portant les mots «Danger—Falls Ahead»; cette omission était une négligence et elle a été la cause efficiente du désastre qui est survenu.

⁹ [1970] R.C.S. 237.

The plaintiff succeeded because he proved negligence on the part of the servants and successfully established that the negligence caused the accident. In my opinion these two ingredients are missing in the unfortunate grounding of the *Irish Stardust*. The burden of proof is on the plaintiff to establish the cause of the accident and merely suggesting that an additional light might have prevented the accident is not sufficient.

In *Thompson v. North Eastern Railway Company*¹⁰, the pilot knew about the danger lying ahead and yet his knowledge was held not to be a bar to his recovery of the claim. Cockburn C.J. commented as follows at pages 114 and 115:

Clayards v. Dethwick is a direct authority that where danger has been created by the wrongful or negligent act of another, if a man, in the performance of a lawful act, voluntarily exposes himself to that danger, he is not precluded from recovering for injury resulting from it, unless the circumstances are such that the jury are of opinion that the exposing himself to that danger was a want of common or ordinary prudence on his part.

The *Irish Stardust* was not ambushed by a man-made danger, she travelled down a chartered waterway. Her pilot's knowledge of the navigational difficulties lying ahead merely shows that he voluntarily exposed himself, not to an unsurmountable danger, but to an exercise for which he was trained and properly equipped.

Over the objection of counsel for the defendant, learned counsel for the plaintiff raised in his argument the issue of the non-liability of plaintiff for the negligence of the pilot; the allegation had not been made in the statement of claim.

Section 31 of the *Pilotage Act*¹¹ makes it quite clear that the employment of a pilot does not exempt the owner from liability:

31. Nothing in this Act exempts the owner or master of any ship from liability for any damage or loss occasioned by his ship to any person or property on the ground that

- (a) the ship was under the conduct of a licensed pilot; or
- (b) the damage or loss was occasioned by the fault, neglect, want of skill or wilful and wrongful act of a licensed pilot.

Le demandeur a obtenu gain de cause en établissant une négligence imputable aux préposés et en démontrant qu'elle était la cause de l'accident. D'après moi, ces deux éléments manquent dans le cas de l'échouement de l'*Irish Stardust*. Il appartient à la demanderesse d'établir la cause de l'accident et il n'est pas suffisant de suggérer que l'installation d'un feu supplémentaire aurait pu prévenir cet accident.

Dans l'arrêt *Thompson c. North Eastern Railway Company*¹⁰, le pilote était au courant du danger imminent; toutefois, la Cour a statué que sa connaissance du danger ne constituait pas un obstacle au recouvrement de sa réclamation. Voici ce qu'en disait le juge en chef Cockburn, aux pages 114 et 115:

[TRADUCTION] L'arrêt *Clayards c. Dethwick* a établi que si une personne s'expose volontairement, en accomplissant un acte licite, à un danger résultant d'un acte préjudiciable ou de la négligence d'une autre personne, elle peut se faire indemniser des préjudices qui en résultent, à moins que des circonstances particulières fassent dire au jury qu'en s'exposant au danger, cette personne a manqué à la prudence commune ou ordinaire.

L'*Irish Stardust* n'est pas tombé sur des embûches créées par l'homme; il descendait une voie navigable indiquée sur les cartes. La connaissance qu'avait le pilote des difficultés de navigation démontre simplement qu'il s'est volontairement exposé non pas à un danger insurmontable mais à un exercice pour lequel il était formé et bien équipé.

Malgré les objections soulevées par l'avocat de la défenderesse, le savant avocat de la demanderesse a soulevé dans son plaidoyer la question de la non-responsabilité de la demanderesse à l'égard de la négligence du pilote; la déclaration ne contenait pas cette allégation.

L'article 31 de la *Loi sur le pilotage*¹¹ indique clairement que l'emploi d'un pilote n'exonère pas le propriétaire de sa responsabilité:

31. Aucune disposition de la présente loi n'exonère le propriétaire ou le capitaine d'un navire de sa responsabilité pour tous dommages ou pertes causés par son navire à une personne ou à des biens du seul fait

- (a) que le navire était sous la conduite d'un pilote breveté; ou
- (b) que les dommages ou pertes résultent de la faute, de la négligence, de l'impéritie ou d'un acte délictueux d'un pilote breveté.

¹⁰ [1862] 2 B. & S. 106.

¹¹ S.C. 1970-71-72, c. 52.

¹⁰ [1862] 2 B. & S. 106.

¹¹ S.C. 1970-71-72, c. 52.

Learned counsel suggested that the word exempt should be interpreted in the same way as its counterpart in section 15 of the *Pilotage Act*, 1913 (2 & 3 Geo. 5, c. 31):

15.—(1) Notwithstanding anything in any public or local Act, the owner or master of a vessel navigating under circumstances in which pilotage is compulsory shall be answerable for any loss or damage caused by the vessel or by any fault of the navigation of the vessel in the same manner as he would if pilotage were not compulsory. [My underlining.]

In *Workington Harbour & Dock Board v. Towerfield (Owners)*¹², the House of Lords held that the wording of said section 15 was not happy. Lord Normand said at page 145:

The wording of s. 15 is not happy. The word “answerable” is not the cause of the difficulty, and it is merely the equivalent of “responsible”. But the words “answerable for any loss or damage caused by the vessel”, though apt when the claim is against the owner of a ship, are incapable of applying when the claim is by the owner for damage done to his ship. The words “answerable for any loss or damage caused . . . by any fault of the navigation of the vessel” are ill chosen and clumsy, but they are capable of applying to the shipowner’s claim.

Prior to the *Pilotage Act*, the Master voluntarily employed the pilot and the owner was liable for his negligence. The first paragraph of chapter 10, “Liability for Negligence of Pilot”, Marsden, *Collision at Sea*, volume 4, page 217, reads as follows:

A pilot whom the owner or master of a ship voluntarily employs to navigate the ship being the servant for that purpose of the owner, the owner is answerable for a collision caused by his fault or negligence, and the ship is liable in Admiralty; and it is provided by the *Pilotage Act*, 1913, that where pilotage is compulsory the owner shall also be answerable.

Section 31 of the *Pilotage Act* does not take away the owner’s liability but makes it statutory.

The House of Lords’ decision in *Workington Harbour & Dock Board v. Towerfield (Owners)* (*supra*) establishes that the word “answerable” in section 15 of the *Pilotage Act*, 1913, means “responsible” and the liability of the owner exists where the damage is sustained by his own ship as well as where the damage is done to other property.

¹² [1951] A.C. 112.

Le savant avocat estime qu’on doit interpréter le terme exonère de la même façon que sa contrepartie dans l’article 15 du *Pilotage Act*, 1913 (2 & 3 Geo. 5, c. 31):

^a [TRADUCTION] 15.—(1) Nonobstant toute disposition exprimée dans une loi d’intérêt public ou local, le propriétaire ou le capitaine d’un bâtiment qui navigue en des circonstances où le pilotage est obligatoire sera garant de toute perte ou dommage causés par ce bâtiment ou à la suite d’une faute de navigation de la même manière qu’il le serait si le pilotage n’était pas obligatoire. [C’est moi qui souligne.]

^b Dans l’arrêt *Workington Harbour & Dock Board c. Towerfield (Owners)*¹² la Chambre des Lords a statué que cet article 15 n’était pas bien rédigé. A la page 145, lord Normand dit:

^c [TRADUCTION] L’art. 15 est mal rédigé. Le terme «garant» ne constitue pas la raison de cette difficulté et il équivaut simplement au terme «responsable». Mais l’expression «garant de toute perte ou dommage causés par ce bâtiment», qui convient quand la revendication vise le propriétaire d’un navire, se révèle inapplicable quand cette revendication s’exerce par le propriétaire à l’égard des dommages causés à son navire. L’expression «garant de toute perte ou dommage causés . . . à la suite d’une faute de navigation» est mal choisie et maladroite, mais elle peut s’appliquer à la revendication de l’armateur.

^d Avant l’adoption de la *Loi sur le pilotage*, le capitaine était libre d’employer un pilote et le propriétaire était responsable de la négligence de ce dernier. Voici le premier paragraphe du chapitre 10 de l’ouvrage intitulé «Liability for Negligence of Pilot» de Marsden, *Collision at Sea*, volume 4, à la page 217:

^e [TRADUCTION] Vu qu’un pilote, que le propriétaire ou le capitaine d’un navire a librement employé pour diriger celui-ci, est le préposé du propriétaire à cet effet, ce propriétaire est responsable en cas d’abordage causé par la faute ou la négligence du pilote et le navire est responsable en Amiralauté; de plus, le *Pilotage Act*, 1913, prescrit que le propriétaire est aussi responsable quand le pilotage est obligatoire.

^f L’article 31 de la *Loi sur le pilotage* n’enlève pas cette responsabilité au propriétaire puisqu’il la rend statutaire.

^g La décision de la Chambre des Lords dans l’arrêt *Workington Harbour & Dock Board c. Towerfield (Owners)* (précité) établit que le terme «garant» de l’article 15 du *Pilotage Act*, 1913, signifie «responsable» et que la responsabilité du propriétaire existe aussi bien lorsque son propre navire subit un dommage que lorsque d’autres biens subissent des dommages.

¹² [1951] A.C. 112.

At first blush it does appear to be harsh for owners of a ship to be liable for damage occurring to their ship while she is being navigated by a pilot who has been imposed upon them and who is not one of their servants. But the role of the pilot is to provide local knowledge about areas foreign to the master of the ship; he does not relieve the master of his responsibilities. The officers and crew on the bridge are there for a purpose, to be on guard, alert and ready to provide quick assistance. That rule is well illustrated in a House of Lords' decision, *Owners of S.S. "Alexander Shukoff" v. S.S. "Gothland"*¹³ at page 223:

The second is that this rule, which is intended as a measure of security, does not mean, and must not be taken to mean, that a pilot when once he is in charge of a vessel is so circumstanced that the master and crew owe him no duty to inform him of circumstances which, whether he has noticed them himself or not, are material for him to know in directing the navigation of the vessel. The master and crew are not mere passengers when a pilot is on board by compulsion of law. The pilot is entitled to their assistance, and to apply the defence of compulsory pilotage to a case where the accident would have been averted if such assistance had been given, though in fact it was not, would defeat the policy which has created the defence, and so far from increasing the safety of navigation would actually increase its risks.

And Lord Birkenhead goes on at page 224 to quote Lord Alverstone:

In *The Tactician* [1907] P. 244, 250 Lord Alverstone C.J. stated the rule in these terms: "The cardinal principle to be borne in mind in these pilotage cases . . . is that the pilot is in sole charge of the ship . . ." and he expressed his agreement "with the opinions of the very learned judges, from Dr. Lushington downwards . . . as to the danger of a divided command, and the danger of interference with the conduct of the pilot; and that if anything of that kind amounts to an interference or a divided command serious risk is run of the ship losing the benefit of the compulsory pilotage. . . . But side by side with that principle is the other principle that the pilot is entitled to the fullest assistance of a competent master and crew, of a competent look-out, and a well-found ship."

I am of the view therefore that plaintiff is not entitled to the relief sought in the statement of claim. The action is dismissed. Counsel for the defendant requested that argument on costs be deferred until after judgment. I invite submissions in writing on that matter.

¹³ [1921] 1 A.C. 216.

De prime abord, il est sévère de rendre les armateurs responsables des dommages occasionnés à leur navire qui est conduit par un pilote, qu'on leur a imposé et qui n'est pas un de leurs employés. Mais le pilote connaît la région et renseigne le capitaine du navire sur un secteur qui lui est inconnu; ce pilote ne dégage pas le capitaine de ses responsabilités. Les officiers et les membres de l'équipage qui se trouvent sur la passerelle sont là pour une bonne raison et doivent être toujours prêts à fournir rapidement de l'aide. Cette règle est bien expliquée à la page 223 de l'arrêt *Owners of S.S. "Alexander Shukoff" c. S.S. "Gothland"*¹³ rendu par la Chambre des Lords:

[TRADUCTION] En second lieu, cette règle, qui est une mesure de sécurité, ne signifie pas, et ne doit pas être considérée comme signifiant, qu'un pilote, prenant en charge le bâtiment, se trouve alors dans une situation telle que le capitaine et les membres de l'équipage ne sont plus obligés de l'informer de faits qu'il doit connaître pour conduire ce bâtiment, qu'il les ait lui-même remarqués ou non. Le capitaine et les membres de l'équipage ne deviennent pas de simples passagers du seul fait qu'un pilote se trouve à bord d'un navire par suite d'une obligation imposée par la loi. Le pilote a droit à leur assistance; en permettant que le moyen de défense fondé sur le pilotage obligatoire soit appliqué à un cas où l'accident aurait été évité si cette aide avait été donnée, alors qu'elle ne l'a pas été, on irait à l'encontre de l'objectif qui est à la source de cette défense; et ainsi, au lieu d'améliorer la sécurité de la navigation, on en augmentaient vraiment les risques.

Et à la page 224, lord Birkenhead cite lord Alverstone:

[TRADUCTION] Dans l'arrêt *The Tactician* [1907] P. 244, 250, le juge en chef lord Alverstone a énoncé la règle en ces termes: «Le principe essentiel à considérer dans ces affaires de pilotage . . . est celui-ci: le pilote est seul responsable du navire . . .» et il exprime son accord «avec les opinions des très savants juges, notamment Lushington . . . quant au danger que comportent un commandement partagé et toute interférence avec la conduite du navire; de plus, si quelque chose de ce genre équivaut à une telle interférence ou à un partage du commandement, on court un sérieux risque de perdre le bénéfice du pilotage obligatoire. . . . Mais en corollaire de ce principe existe l'autre principe selon lequel le pilote a droit à toute l'assistance du capitaine et d'un équipage compétents, à une vigie qualifiée et à un navire bien équipé.»

Je suis donc d'avis que la demanderesse n'a pas droit au redressement recherché dans la déclaration. Je rejette l'action. L'avocat de la défenderesse a demandé de renvoyer la question des frais et dépens après le procès. On pourra me présenter des observations écrites à ce sujet.

¹³ [1921] 1 A.C. 216.