

A-322-76

A-322-76

**Dollina Enterprises Limited** (*Appellant*) (*Plaintiff*)

v.

**John Michael Wilson-Haffenden, Ronald Lindsey Smith, Harold Fenton and Eberhard Baehr and all other persons having claims against the plaintiff, its ship *Joan W. II* or the fund hereby to be created** (*Respondents*) (*Defendants*)

Court of Appeal, Pratte, Urie and Le Dain JJ.—Vancouver, November 29, and December 3, 1976.

*Maritime law—Appellant seeking to limit liability pursuant to s. 647 et seq. of Canada Shipping Act—Whether onus of proving collision occurred wholly without ship owner's fault discharged by appellant—Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 647.*

Appellant claims that a collision between its ship and another was not its fault and that it is therefore entitled to seek to limit its liability for damages arising out of the collision pursuant to section 647 of the *Canada Shipping Act*.

*Held*, the appeal is dismissed. The evidence shows neither that the collision was the appellant's fault nor that it was not his fault. Thus the appellant has failed to discharge the onus of proving that it occurred wholly without its fault and cannot limit its liability pursuant to section 647 of the *Canada Shipping Act*.

APPEAL.

COUNSEL:

*John R. Cunningham* for appellant (plaintiff).

*Timothy P. Cameron* for respondent (defendant) John Michael Wilson-Haffenden.

*S. H. Lipetz* for all other respondents (defendants).

SOLICITORS:

*Macrae, Montgomery, Spring & Cunningham*, Vancouver, for appellant (plaintiff).

*McMaster, Bray, Cameron & Jasich*, Vancouver, for respondent (defendant) John Michael Wilson-Haffenden.

*Ray, Wolfe, Connell, Lightbody & Reynolds*, Vancouver, for all other respondents (defendants).

**Dollina Enterprises Limited** (*Appelante*) (*Demanderesse*)

a c.

**John Michael Wilson-Haffenden, Ronald Lindsey Smith, Harold Fenton et Eberhard Baehr et toutes les autres personnes ayant des réclamations contre la demanderesse, son navire le *Joan W. II* ou contre le fonds constitué aux présentes** (*Intimés*) (*Défendeurs*)

Cour d'appel, les juges Pratte, Urie et Le Dain—Vancouver, le 29 novembre et le 3 décembre 1976.

*Droit maritime—L'appelante cherche à limiter sa responsabilité en vertu des art. 647 et suivants de la Loi sur la marine marchande du Canada—L'appelante a-t-elle réussi à établir que l'abordage s'est produit sans faute de la part du propriétaire du navire?—Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 647.*

L'appelante prétend que l'abordage entre son navire et un autre navire est survenu sans qu'il y ait faute de sa part et qu'elle a donc droit de chercher à limiter sa responsabilité pour les dommages résultant de l'abordage en application de l'article 647 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

*Arrêt*: l'appel est rejeté. La preuve n'établit pas que l'abordage résulte de la faute de l'appelante ni le contraire. Ainsi l'appelante n'a pas réussi à établir qu'il s'est produit sans aucune faute de sa part et elle ne peut limiter sa responsabilité en vertu de l'article 647 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

APPEL.

AVOCATS:

*John R. Cunningham* pour l'appelante (demanderesse).

*Timothy P. Cameron* pour l'intimé (défendeur) John Michael Wilson-Haffenden.

*S. H. Lipetz* pour tous les autres intimés (défendeurs).

PROCUREURS:

*Macrae, Montgomery, Spring & Cunningham*, Vancouver, pour l'appelante (demanderesse).

*McMaster, Bray, Cameron & Jasich*, Vancouver, pour l'intimé (défendeur) John Michael Wilson-Haffenden.

*Ray, Wolfe, Connell, Lightbody & Reynolds*, Vancouver, pour tous les autres intimés (défendeurs).

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

PRATTE J.: This is an appeal from a decision of the Trial Division<sup>1</sup> dismissing with costs an action brought by the appellant to limit, pursuant to section 647 and following of the *Canada Shipping Act*, its liability for damages arising out of a collision between two fishing vessels, the *Joan W. II* owned by the appellant, and the *All Star*. The appellant's liability for that collision had previously been established by another judgment of the Trial Division<sup>2</sup>.

This appeal raises but one serious question: whether the appellant has discharged the *onus* of proving that the collision occurred without its fault, that is without the fault of Norman Fiddler, the appellant's President and Managing Director, who was the person whose action was the very action of the appellant company.

At the time of the collision, Fiddler was not on board his vessel. It was not his fault, but that of the Master of the *Joan W. II*, William Crewe, which was the proximate cause of the collision. Crewe was an experienced master. Fiddler, himself an experienced navigator, had hired him to act as the *Joan W. II* skipper. Fiddler had no reasons to doubt Crewe's competence when he hired him. He sailed with Crewe on his first two voyages on the *Joan W. II* and thus had, prior to the collision, the occasion to observe the new master of his vessel during a period of more than ten days at sea.

When the collision occurred, it was dark and the visibility was poor. In spite of that, the *Joan W. II* was proceeding at her normal speed of eight knots. The Trial Judge, as I read his judgment, found, correctly in my view, that the failure of Crewe to reduce the speed of his vessel was a fault which had contributed to the accident.

If Crewe's fault had merely been an isolated act of negligence, it could certainly be argued that the collision had occurred without Fiddler's actual fault. But Crewe's failure to reduce the speed of

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés à l'audience par*

LE JUGE PRATTE: Il s'agit d'un appel d'une décision de la Division de première instance<sup>1</sup> qui a rejeté avec dépens une action en limitation de responsabilité intentée par l'appelante, en vertu des articles 647 et suivants de la *Loi sur la marine marchande du Canada* pour les dommages résultant d'un abordage survenu entre deux bateaux de pêche, le *Joan W. II*, propriété de l'appelante et le *All Star*. La responsabilité de l'appelante dans cet abordage avait été antérieurement établie par un autre jugement de la Division de première instance<sup>2</sup>.

Cet appel ne soulève qu'une question importante: à savoir, si l'appelante a réussi à établir que l'abordage s'est produit sans faute de sa part, c'est-à-dire sans faute de la part de Norman Fiddler, son président et gérant, dont les activités étaient celles de la compagnie elle-même.

Au moment de l'abordage, Fiddler n'était pas à bord de son navire. La cause immédiate de l'abordage n'était pas sa faute, mais celle de William Crewe, capitaine du *Joan W. II*. Crewe était un capitaine d'expérience. Fiddler, lui-même navigateur averti, l'avait engagé pour agir à titre de patron du *Joan W. II*. Il n'avait alors aucune raison de mettre en doute la compétence de Crewe. Pour avoir navigué avec lui lors de ses deux premiers voyages sur le *Joan W. II*, il avait eu l'occasion, avant l'abordage, d'observer le nouveau capitaine de son navire pendant plus de dix jours en mer.

Lors de l'abordage, le temps était sombre et la visibilité mauvaise. En dépit de cela, le *Joan W. II* naviguait une vitesse de régime de 8 nœuds. A mon avis, le juge de première instance, si j'interprète bien son jugement, a décidé à bon droit que l'omission de Crewe de réduire la vitesse de son navire, était une faute qui a contribué à l'accident.

Si la faute de Crewe avait simplement été un acte de négligence isolé, on pourrait certes prétendre que l'abordage s'est produit sans qu'il y ait faute de la part de Fiddler. Mais j'estime que

<sup>1</sup> [1977] 1 F.C. 169.

<sup>2</sup> Action No. T-1774-73.

<sup>1</sup> [1977] 1 C.F. 169.

<sup>2</sup> Arrêt N° T-1774-73.

his ship cannot, in my view, be so considered. He testified that, at the time of the collision, he was navigating at his usual speed in his normal way. Moreover, the evidence shows that Fiddler may have had the occasion, during his two voyages with Crewe, to observe the negligent habit of his employee. Crewe simply said on this subject that he did not recall whether Fiddler had seen him proceeding at his normal speed of eight knots in condition of poor visibility. The evidence, therefore, leaves open the possibility that Fiddler might have known that Crewe habitually failed to reduce his speed when the visibility was poor. It should be stressed that Fiddler, if he had the occasion to observe the negligent habit of Crewe, certainly did nothing to stop it since he testified that he considered a speed of eight knots a moderate speed in zero visibility.

Had it been proven that Fiddler had been aware of Crewe's bad habit and had not done anything about it, it would have then been established, in my view, that Fiddler had committed a fault preventing the appellant from limiting its liability. The evidence shows neither that he committed that fault nor that he did not commit it; it merely indicates that he might have committed it. This is, in my view, sufficient to say that the appellant has failed to discharge the *onus* of proving that the collision had occurred wholly without Fiddler's fault.

For these reasons, rather than those given by the Trial Division, I would dismiss the appeal with costs.

\* \* \*

URIE J. concurred.

\* \* \*

LE DAIN J. concurred.

l'omission de Crewe de réduire la vitesse du navire ne peut être ainsi interprétée. Il a témoigné qu'au moment de l'abordage, il naviguait à sa vitesse de régime et de façon habituelle. De plus, il ressort de la preuve que Fiddler a pu avoir l'occasion, au cours de ses deux voyages avec Crewe, d'observer les habitudes négligentes de son employé. Le seul commentaire de Crewe sur ce point est qu'il ne se souvenait pas si Fiddler l'avait vu naviguer à sa vitesse de régime de huit nœuds dans des conditions de visibilité réduite. Par conséquent, la preuve n'écarte pas la possibilité que Fiddler ait su que Crewe ne réduisait normalement pas sa vitesse lorsque la visibilité était réduite. Signalons que si Fiddler a pu observer l'habitude négligente de Crewe, il n'a rien fait pour y obvier puisqu'il a témoigné qu'il considérait raisonnable une vitesse de huit nœuds lorsque la visibilité est nulle.

Si l'on avait prouvé que Fiddler était au courant de la mauvaise habitude de Crewe et n'avait rien fait à ce sujet, à mon avis, on aurait établi que le premier avait commis une faute prévenant l'appelante de limiter sa responsabilité. La preuve n'établit pas qu'il a commis cette faute ni le contraire; elle indique simplement qu'il peut l'avoir commise. J'estime cela suffisant pour dire que l'appelante n'a pas réussi à établir que l'abordage s'est produit sans aucune faute de la part de Fiddler.

Pour ces motifs, plutôt que pour ceux donnés en Division de première instance, je rejeterais l'appel avec dépens.

\* \* \*

LE JUGE URIE y a souscrit.

\* \* \*

LE JUGE LE DAIN y a souscrit.