

A-646-76

A-646-76

The Ship Dumurra (Appellant) (Defendant)

v.

Maritime Telegraph and Telephone Company Limited (Respondent) (Plaintiff)

Court of Appeal, Pratte, Urie and Ryan JJ.—
Halifax, April 26, 27 and 28, 1977.

Maritime law — Liability of shipowner — Compulsory pilotage defence — Effect of common law rules of agency — Ship damages cable in compulsory pilotage zone — Pilotage Act, S.C. 1970-71-72, c. 52, s. 31.

The *Dumurra*, while it was being conducted by a licensed pilot in a compulsory pilotage zone, damaged the respondent's submarine cables. The damage was exclusively attributable to the pilot. The appellant disclaims liability and invokes the defence of "compulsory pilotage", arguing that the defence had not been abolished by the *Pilotage Act*, and that it remained part of the common law.

Held, the appeal is dismissed. The *Pilotage Act* does not contain and never contained any provision creating an exception to the common law rules concerning the owners of ships. It is obviously not to exemptions of that kind that section 31 refers. The *Pilotage Act*, by providing for the licensing of qualified pilots and for the establishment of compulsory pilotage areas, provides for the creation of factual situations which, under the common law rules respecting the liability of shipowners, might be invoked as exempting an owner from liability. It is to exemptions of that kind that section 31 makes reference. If that section is read in that light, it has clearly the effect of abolishing the defence of compulsory pilotage. The contention that that interpretation would only abolish actions *in personam* and not actions *in rem* was rightly rejected by the Trial Judge. The action *in rem* is a procedural device; it cannot be said that, in such an action, the *res* has a liability of its own which is governed by rules different from those governing the liability of its owner.

APPEAL.

COUNSEL:

James E. Gould and W. Wylie Spicer for appellant.

John M. Barker for respondent.

SOLICITORS:

McInnes, Cooper & Robertson, Halifax, for appellant.

Cox, Downie, Nunn & Goodfellow, Halifax, for respondent.

Le navire Dumurra (Appellant) (Défendeur)

c.

La Maritime Telegraph and Telephone Company Limited (Intimée) (Demanderesse)

Cour d'appel, les juges Pratte, Urie et Ryan—
Halifax, les 26, 27 et 28 avril 1977.

Droit maritime — Responsabilité du propriétaire de navire — Défense de pilotage obligatoire — Effet des règles du contrat d'«agency» de la common law — Câble endommagé par le navire dans une zone où le pilotage est obligatoire — Loi sur le pilotage, S.C. 1970-71-72, c. 52, art. 31.

c Le *Dumurra*, alors qu'il était sous la conduite d'un pilote breveté, dans une zone où le pilotage est obligatoire, a endommagé les câbles sous-marins de l'intimée. Le dommage a été causé exclusivement par la faute du pilote. L'appellant décline toute responsabilité et invoque la défense dite «du pilotage obligatoire», soutenant que ce moyen de défense n'a pas été aboli par la *Loi sur le pilotage* et existe toujours, en vertu de la *common law*.

Arrêt: l'appel est rejeté. La *Loi sur le pilotage* ne contient pas et n'a jamais contenu de disposition dérogeant aux règles de la *common law* concernant les propriétaires de navire. Il est évident que ce n'est pas à de telles exemptions que fait référence l'article 31. La *Loi sur le pilotage*, lorsqu'elle prévoit l'attribution de brevets aux pilotes qualifiés et institue des zones de pilotage obligatoire, crée une situation de fait qui, en vertu des règles de *common law* concernant la responsabilité des armateurs, pourrait être invoquée pour exempter un armateur de sa responsabilité. C'est à une exemption de cette espèce que l'article 31 fait référence. Si on lit cet article sous cet éclairage, on constate qu'il a manifestement pour effet d'abolir la défense dite de pilotage obligatoire. La prétention voulant que cette interprétation aurait seulement pour effet d'abolir cette défense dans les actions engagées *in personam*, non dans les actions *in rem*, a été rejetée à bon droit par le premier juge. L'action *in rem* est un mécanisme de procédure; on ne peut dire que, dans une telle action, la chose soit responsable par elle-même et obéisse à des règles différentes de celles régissant la responsabilité du propriétaire.

h APPEL.

AVOCATS:

James E. Gould et W. Wylie Spicer pour l'appellant.

i *John M. Barker* pour l'intimée.

PROCUREURS:

McInnes, Cooper & Robertson, Halifax, pour l'appellant.

Cox, Downie, Nunn & Goodfellow, Halifax, pour l'intimée.

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

PRATTE J.: This is an appeal from a judgment of the Trial Division holding that the respondent was entitled to recover from the appellant, the ship *Dumurra*, the sum of \$50,206.92 as compensation for the damage caused by that ship to two submarine cables placed by the respondent along the bed of Sydney Harbour, Nova Scotia.

It was not seriously contested at the hearing of the appeal that the respondent's submarine cables had been damaged by the fault of a person on board the *Dumurra*. Indeed, it may have been thought that the very clear findings of facts made by the Trial Judge on this point closed the door to such a contestation (see the decision of the Supreme Court of Canada in *Stein v. The "Kathy K"* (1976) 62 D.L.R. (3d) 1). However, it was argued on behalf of the appellant that the damage suffered by the respondent was attributable to the exclusive fault of the licensed pilot who had the conduct of the appellant ship at the time of the accident and that, the accident having occurred in a compulsory pilotage area, such a fault did not engage the liability of the appellant. In other words, the appellant invoked the defence of "compulsory pilotage" which, it was contended, contrary to what was held by the Trial Judge, has not been abolished by section 31 of the *Pilotage Act*, S.C. 1970-71-72, c. 52.

It is common ground that the accident occurred in a compulsory pilotage area.

Section 31 of the *Pilotage Act* reads as follows:

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.

Counsel for the appellant submitted that the owner of a ship is not answerable for any loss caused by the fault of a licensed pilot where the employment of such a pilot is compulsory because,

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

LE JUGE PRATTE: Il s'agit en l'espèce de l'appel d'un jugement de la Division de première instance statuant que l'intimée avait droit de recouvrer de l'appellant, le navire *Dumurra*, la somme de \$50,206.92 à titre d'indemnisation du dommage causé par ledit navire à deux câbles sous-marins posés par l'intimée le long du lit du port de Sydney en Nouvelle-Écosse.

On n'a pas contesté sérieusement à l'audience d'appel le fait que les câbles sous-marins de l'intimée aient été endommagés par la faute d'une personne embarquée sur le *Dumurra*. Même, on aurait pu penser que les conclusions fort claires du juge de première instance de fait avaient mis un point final à toute contestation en la matière (voir l'arrêt de la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Stein c. Le «Kathy K»* (1976) 62 D.L.R. (3^e) 1). Toutefois on a fait valoir pour le compte de l'appellant que les dommages subis par l'intimée étaient attribuables uniquement à la faute du pilote breveté qui assurait la conduite du navire appellant au moment de l'accident et que, ce dernier s'étant produit dans une zone où le pilotage est obligatoire, la faute n'engageait pas la responsabilité de l'appellant. En d'autres termes, l'appellant invoque la défense dite [TRADUCTION] «du pilotage obligatoire» laquelle, fait-on valoir, contrairement à ce qu'a conclu le premier juge, n'a pas été abolie par l'article 31 de la *Loi sur le pilotage*, S.C. 1970-71-72, c. 52.

Il est notoire que l'accident s'est produit dans une zone de pilotage obligatoire.

Voici le texte de l'article 31 de la *Loi sur le pilotage*:

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.

L'avocat de l'appellant a fait valoir que le propriétaire d'un navire n'a pas à répondre des dommages causés par la faute d'un pilote breveté lorsque les services d'un tel pilote sont obligatoire-

at common law, a principal would not be answerable for the damage caused by an agent whom he had not himself appointed. According to counsel, if the owner is exempt from liability in the case of compulsory pilotage, that exemption derives solely from the common law and not from any statutory provision. It follows, in counsel's submission, that when the owner of a ship invokes the defence of compulsory pilotage, he does not rely on a provision of the *Pilotage Act* exempting him from liability, but merely invokes the common law. As a consequence, according to counsel, section 31 has no application in such a case since that section refers only to exemptions deriving from a provision of the *Pilotage Act*.

That argument is not devoid of logic. However, we are of opinion that it was rightly rejected by the Trial Judge. The *Pilotage Act* does not contain and never contained any provision creating an exception to the common law rules concerning the liability of owners of ships. It is obviously not to exemptions of that kind that section 31 refers. On the other hand, the *Pilotage Act*, by providing for the licensing of qualified pilots and for the establishment of compulsory pilotage areas, provides for the creation of factual situations which, under the common law rules respecting the liability of ship-owners, might be invoked as exempting an owner from liability. In our view, it is to exemptions of that kind that section 31 makes reference. If that section is read in that light, it has clearly the effect of abolishing the defence of compulsory pilotage.

Counsel for the appellant argued, however, that even if section 31 was given that interpretation, it would merely have the effect of abolishing the defence in actions *in personam*. The same defence would not be abolished in actions *in rem*. That contention was also, in our view, rightly rejected by the Trial Judge. The action *in rem* is a procedural device; it cannot be said that, in such an action, the *res* has a liability of its own which is governed by rules different from those governing the liability of its owner.

It was also argued on behalf of the appellant that the Trial Judge should not have dismissed the pleas founded on contributory negligence and on the maxim *volenti non fit injuria*. On these two

ment requis, parce qu'en *common law*, le «principal» n'a pas à répondre des dommages causés par l'«agent» qu'il n'a pas nommé lui-même. Selon l'avocat, c'est la *common law* qui exonère le propriétaire de toute responsabilité dans le cas du pilotage obligatoire et non une disposition législative. D'après l'avocat donc, lorsque le propriétaire d'un navire invoque la défense dite du pilotage obligatoire, il ne s'appuie pas sur les dispositions de la *Loi sur le pilotage* qui l'exonèrent de toute responsabilité, mais il invoque la *common law*. Par voie de conséquence, toujours d'après l'avocat, l'article 31 ne s'applique pas en l'espèce, puisque ledit article ne vise qu'une exemption découlant d'une disposition de la *Loi sur le pilotage*.

L'argument n'est pas dénué de toute logique. Toutefois, nous pensons qu'il a été écarté à bon droit par le premier juge. La *Loi sur le pilotage* ne contient pas et n'a jamais contenu de disposition dérogatoire aux règles de la *common law* concernant la responsabilité des propriétaires de navire. Il est évident que ce n'est pas à de telles exemptions que fait référence l'article 31. D'autre part, la *Loi sur le pilotage*, lorsqu'elle prévoit l'attribution de brevets aux pilotes qualifiés et institue des zones de pilotage obligatoire, crée une situation de fait qui, en vertu des règles de *common law* concernant la responsabilité des armateurs, pourrait être invoquée pour exempter un armateur de sa responsabilité. A notre avis, c'est à une exemption de cette espèce que l'article 31 fait référence. Si on lit cet article sous cet éclairage, on constate qu'il a manifestement pour effet d'abolir la défense dite de pilotage obligatoire.

L'avocat de l'appellant a prétendu toutefois que, même si l'article 31 devait recevoir cette interprétation, l'effet en serait seulement d'abolir cette défense dans les actions engagées *in personam*. La défense subsisterait dans le cas des actions *in rem*. Cette prétention a été à notre avis rejetée à bon droit par le premier juge. L'action *in rem* est un mécanisme de procédure; on ne peut dire que, dans une telle action, la chose soit responsable par elle-même et obéisse à des règles différentes de celles régissant la responsabilité du propriétaire.

On a aussi prétendu au nom de l'appellant que le premier juge n'aurait pas dû rejeter les plaidoyers invoquant la *contributory negligence* et la maxime *volenti non fit injuria*. Sur ces deux points, l'avo-

points, counsel has failed to persuade us, that there is an error in the decision and reasons of the Trial Judge.

Counsel for the appellant finally argued that the damages awarded were excessive. The amount of those damages was calculated on the basis of the replacement cost of the damaged cables and counsel contended that the Trial Judge had not given sufficient consideration to the fact that the damaged cables, which were not new, had had to be replaced by new cables that had, for that reason, a greater value than the cables that had been damaged. In view of the decision of the Court of Appeal of England in *Harbutt's "Plasticine" Ltd. v. Wayne Tank and Pump Co. Ltd.* [1970] 1 Q.B. 447, we are of opinion that this argument must also be rejected.

For these reasons, the appeal will be dismissed with costs.

cat n'a pas réussi à nous persuader qu'il existe une erreur dans les motifs et dans le jugement du premier juge.

Enfin, l'avocat de l'appelant fait valoir que les dommages-intérêts alloués sont excessifs. Le montant en a été calculé en fonction du coût de remplacement des câbles endommagés et l'avocat soutient que le premier juge n'a pas considéré suffisamment le fait que les câbles endommagés n'étaient pas neufs et avaient dû être remplacés par de nouveaux ayant, par le fait même, une valeur plus grande que ceux endommagés. Vu l'arrêt de la Cour d'appel d'Angleterre dans *Harbutt's «Plasticine» Ltd. c. Wayne Tank and Pump Co. Ltd.* [1970] 1 Q.B. 447, nous pensons que cet argument doit aussi être écarté.

Pour ces motifs, l'appel est rejeté avec dépens.