

T-3843-73

T-3843-73

**The Queen (Plaintiff)**

v.

**The Ship Sun Diamond, the Owners of the Ship Sun Diamond, Nichia Kaiun K.K., C. Darnell, Demosthenes G. Gabac, the Ship Erawan, the Owners of the Ship Erawan, John Swire & Sons (Shipping) Ltd., John Swire & Sons Ltd., W. H. Hurford, C. G. Cocksedge (Defendants)**

Trial Division, Walsh J.—Vancouver, March 22, 23 and April 15, 1983.

*Crown — Torts — Negligence — Nuisance — Action by Crown to recover cost of cleaning up fuel oil discharged from ship in waters in and around Port of Vancouver following collision with another ship — Special case for adjudication in lieu of trial by determination of questions of law — Whether proceedings properly brought in name of Crown instead of National Harbours Board — National Harbours Board Act, R.S.C. 1970, c. N-8, ss. 3(1),(2), 6, 7(1), 8, 11(2), 13(1),(3), 14(1), 24, 28 — Fisheries Act, R.S.C. 1970, c. F-14 (as am. by R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 17, s. 3), s. 33(8),(10) — Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, ss. 647, 734 (as added by R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 27, s. 3(2)) — Financial Administration Act, R.S.C. 1970, c. F-10, s. 66(1), Sch. C — Department of Justice Act, R.S.C. 1970, c. J-2, s. 5(d) — Department of Transport Act, R.S.C. 1970, c. T-15, s. 7(3) — Interpretation Act, R.S.C. 1970, c. I-23, s. 16 — The British North America Act, 1867, 30 & 31 Vict., c. 3 (U.K.) [R.S.C. 1970, Appendix II, No. 5], s. 108, Sch. III — National Harbours Board Operating By-law, SOR/70-279 (P.C. 1970-1135), s. 6(2) — Harbour of Vancouver Boundaries Determined and Administration, Management and Control Thereof Transferred to the National Harbours Board, SOR/67-417 (P.C. 1967-1581).*

*Transportation — Action by Crown to recover cost of cleaning up fuel oil discharged from ship in waters in and around Port of Vancouver following collision with another ship — Special case for adjudication in lieu of trial by determination of questions of law — Whether and to what extent, if any, owners of ship liable to Her Majesty for damages under the National Harbours Board Act, the Fisheries Act or at common law — National Harbours Board Act, R.S.C. 1970, c. N-8, ss. 3(1),(2), 6, 7(1), 8, 11(2), 13(1),(3), 14(1), 24, 28 — Fisheries Act, R.S.C. 1970, c. F-14 (as am. by R.S.C. 1970 (1st Supp.), c. 17, s. 3), s. 33(8),(10) — Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, ss. 647, 734 (as added by R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 27, s. 3(2)) — Financial Administration Act, R.S.C. 1970, c. F-10, s. 66(1), Sch. C — Department of Justice Act, R.S.C. 1970, c. J-2, s. 5(d) — Department of Transport Act, R.S.C. 1970, c. T-15, s. 7(3) — Interpretation Act, R.S.C. 1970, c. I-23, s. 16 — The British North America Act, 1867, 30 & 31 Vict., c. 3 (U.K.) [R.S.C. 1970, Appendix II, No. 5], s. 108,*

**La Reine (demanderesse)**

c.

**Navire Sun Diamond et ses propriétaires, Nichia Kaiun K.K., C. Darnell, Demosthenes G. Gabac, navire Erawan et ses propriétaires, John Swire & Sons (Shipping) Ltd., John Swire & Sons Ltd., W. H. Hurford, C. G. Cocksedge (défendeurs)**

Division de première instance, juge Walsh—Vancouver, 22, 23 mars et 15 avril 1983.

*Couronne — Responsabilité délictuelle — Négligence — Nuisance — Action intentée par la Couronne en vue de recouvrer les frais de nettoyage du mazout déversé par un navire dans les eaux du port de Vancouver et aux environs à la suite d'une collision avec un autre navire — Exposé de cause soumis pour jugement, en lieu et place d'une instruction contradictoire des questions de droit — Est-ce à bon droit que l'action a été intentée au nom de la Couronne plutôt qu'au nom du Conseil des ports nationaux? — Loi sur le Conseil des ports nationaux, S.R.C. 1970, chap. N-8, art. 3(1),(2), 6, 7(1), 8, 11(2), 13(1),(3), 14(1), 24, 28 — Loi sur les pêcheries, S.R.C. 1970, chap. F-14 (mod. par S.R.C. 1970 (1<sup>er</sup> Supp.), chap. 17, art. 3), art. 33(8),(10) — Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, chap. S-9, art. 647, 734 (ajouté par S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), chap. 27, art. 3(2)) — Loi sur l'administration financière, S.R.C. 1970, chap. F-10, art. 66(1), annexe C — Loi sur le ministère de la Justice, S.R.C. 1970, chap. J-2, art. 5d) — Loi sur le ministère des Transports, S.R.C. 1970, chap. T-15, art. 7(3) — Loi d'interprétation, S.R.C. 1970, chap. I-23, art. 16 — Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, 30 & 31 Vict., chap. 3 (R.-U.) [S.R.C. 1970, Appendice II, n<sup>o</sup> 5], art. 108, annexe III — Règlement d'exploitation du Conseil des ports nationaux, DORS/70-279 (C.P. 1970-1135), art. 6(2) — Fixation des limites du port de Vancouver et transfert de l'administration, de la gérance et du contrôle de ce port au Conseil des ports nationaux, DORS/67-417 (C.P. 1967-1581).*

*Transports — Action intentée par la Couronne en vue de recouvrer les frais de nettoyage du mazout déversé par un navire dans les eaux du port de Vancouver et aux environs à la suite d'une collision avec un autre navire — Exposé de cause soumis pour jugement, en lieu et place d'une instruction contradictoire des questions de droit — Les propriétaires du navire peuvent-ils être poursuivis en dommages-intérêts par Sa 'Majesté en vertu de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, de la Loi sur les pêcheries ou de la common law et, le cas échéant, dans quelle mesure? — Loi sur le Conseil des ports nationaux, S.R.C. 1970, chap. N-8, art. 3(1),(2), 6, 7(1), 8, 11(2), 13(1),(3), 14(1), 24, 28 — Loi sur les pêcheries, S.R.C. 1970, chap. F-14 (mod. par S.R.C. 1970 (1<sup>er</sup> Supp.), chap. 17, art. 3), art. 33(8),(10) — Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, chap. S-9, art. 647, 734 (ajouté par S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), chap. 27, art. 3(2)) — Loi sur l'administration financière, S.R.C. 1970, chap. F-10, art. 66(1), annexe C — Loi sur le ministère de la Justice, S.R.C. 1970,*

Sch. III — National Harbours Board Operating By-law, SOR/70-279 (P.C. 1970-1135), s. 6(2) — Harbour of Vancouver Boundaries Determined and Administration, Management and Control Thereof Transferred to the National Harbours Board, SOR/67-417 (P.C. 1967-1581).

This is an action brought by the Attorney General of Canada on behalf of Her Majesty the Queen to recover the cost of cleaning up fuel oil discharged from the ship *Erawan* in and around the Port of Vancouver following a collision with another ship. The matter came before the Court as a special case for adjudication in lieu of trial by the determination of the questions of law set out in an agreed statement of facts. The questions involve the determination of whether and to what extent, if any, the owners of the ship *Erawan*, who, in a previous trial were held liable for the collision, are liable to Her Majesty in damages under the *National Harbours Board Act*, the *Fisheries Act* or at common law for the clean-up of private as well as public property. The defendants contend that the proceedings were not properly brought in the name of Her Majesty but that they should have been brought by the National Harbours Board, an agent of Her Majesty with jurisdiction over Vancouver Harbour and other surrounding areas and to which was transferred the administration, management and control of all works and property vested in Her Majesty and situate within the Port of Vancouver.

*Held*, these proceedings were properly brought in the name of Her Majesty whether on behalf of or in place of the National Harbours Board or as owner of the works and property vested in Her and located in and around Vancouver Harbour or whether as a result of a general right to take action with respect to a public nuisance and to mitigate damages which might foreseeably result therefrom. There is also an arguable case that action might have been taken by the plaintiff under the provisions of the *Fisheries Act*. The fact that statutory rights are given to an agent or quasi-agent of the Crown in respect of something does not deprive the Crown of the right to institute proceedings in respect of that thing.

While the Crown had no authority to act on behalf of private individuals who may have sustained damages, what was done was reasonable and is a good example of the *parens patriae* principle, with the Crown acting as a "prudent administrator". In the result, the following would be allowed: the entire cost of the water clean-up, whether within or outside the harbour limits; the costs of the beach and foreshore clean-up on all property belonging to the Crown, but not on private property; equipment damage and costs and expenses of cleaning, and payments to various claimants, including fishermen, to the exoneration of defendants although such payments were voluntary in nature.

#### CASES JUDICIALLY CONSIDERED

##### APPLIED:

*R. v. Southern Canada Power Co., Ltd.*, [1937] 3 All E.R. 923 (P.C.), affirming [1936] S.C.R. 4; *The Attor-*

*chap. J-2, art. 5d) — Loi sur le ministère des Transports, S.R.C. 1970, chap. T-15, art. 7(3) — Loi d'interprétation, S.R.C. 1970, chap. I-23, art. 16 — Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, 30 & 31 Vict., chap. 3 (R.-U.) [S.R.C. 1970, Appendice II, n° 5], art. 108, annexe III — Règlement a d'exploitation du Conseil des ports nationaux, DORS/70-279 (C.P. 1970-1135), art. 6(2) — Fixation des limites du port de Vancouver et transfert de l'administration, de la gérance et du contrôle de ce port au Conseil des ports nationaux, DORS/67-417 (C.P. 1967-1581).*

Il s'agit d'une action intentée par le procureur général du Canada, au nom de Sa Majesté la Reine, en recouvrement du coût du nettoyage du mazout déversé par le navire *Erawan* à l'intérieur et aux environs du port de Vancouver à la suite d'une collision avec un autre navire. La Cour a été saisie de la question par un exposé de cause soumis pour jugement, en lieu et place d'une instruction contradictoire des questions de droit énoncées dans l'exposé conjoint des faits. Les points litigieux comprennent la question de savoir si et dans quelle mesure, le cas échéant, les propriétaires du navire *Erawan* qui, dans un procès antérieur, ont été tenus responsables de la collision, peuvent être poursuivis en dommages-intérêts par Sa Majesté en vertu de la *Loi sur le Conseil des ports nationaux*, de la *Loi d sur les pêcheries* ou en vertu de la *common law* pour le nettoyage des propriétés privées et publiques. Les défendeurs soutiennent que l'instance n'a pas été régulièrement engagée au nom de Sa Majesté, mais qu'elle aurait dû l'être par le Conseil des ports nationaux, un mandataire de Sa Majesté exerçant sa compétence sur le port de Vancouver et les régions avoisinantes et auquel on a transféré l'administration, la gérance et le contrôle de tous les ouvrages et biens dévolus à Sa Majesté dans les limites du port de Vancouver.

*Jugement*: l'instance présente a, à bon droit, été engagée au nom de Sa Majesté qu'elle l'ait été au nom et en lieu et place du Conseil des ports nationaux ou à titre de propriétaire des ouvrages et des biens qui lui appartiennent et qui sont situés dans le port de Vancouver ou aux environs, ou par suite d'un droit général d'agir en cas de nuisance publique et d'atténuer les dommages prévisibles. On pourrait aussi soutenir que la demanderesse aurait pu intenter l'action sur le fondement de la *Loi sur les pêcheries*. Le fait que la loi donne un droit à quelque mandataire ou quasi-mandataire de la Couronne relativement à quelque chose, ne prive pas la Couronne de son droit d'ester relativement à cette chose.

Bien que la Couronne n'avait pas le pouvoir d'agir au nom des personnes privées qui peuvent avoir subi des dommages, ce qui a été fait était raisonnable et est un bon exemple du principe *parens patriae*, la Couronne agissant en «bon père de famille». En conséquence, voilà ce qui est accordé: l'ensemble du coût du nettoyage des eaux, à l'intérieur comme à l'extérieur des limites du port; celui du nettoyage des plages et des rives de toutes les propriétés appartenant à la Couronne, mais non des propriétés privées; celui du matériel endommagé ainsi que les coûts et débours dus au nettoyage et les paiements faits aux divers réclamants, y compris les pêcheurs, au profit des défendeurs, quoique ces paiements aient été volontaires.

#### JURISPRUDENCE

##### DÉCISIONS APPLIQUÉES:

*R. v. Southern Canada Power Co., Ltd.*, [1937] 3 All E.R. 923 (P.C.), confirmant [1936] R.C.S. 4; *The Attor-*

*ney General for Canada v. The Attorney General of the Province of Ontario* (1894), 23 S.C.R. 458.

## DISTINGUISHED:

*Barraclough v. Brown, et al.*, [1897] A.C. 615 (H.L.); *Lagan Navigation Company v. Lambeg Bleaching, Dyeing and Finishing Company, Limited*, [1927] A.C. 226 (H.L.); *Domintion of Canada v. Province of Ontario*, [1910] A.C. 637 (P.C.); *The Attorney-General for the Dominion of Canada v. Ewen* (1895), 3 B.C.R. 468 (B.C.S.C.); *Bethlehem Steel Corporation v. St. Lawrence Seaway Authority, et al.*, [1978] 1 F.C. 464; 79 D.L.R. (3d) 522 (T.D.); *National Harbours Board v. Imperial Oil Limited et al.* (not reported, C-773353, judgment dated April 28, 1981(B.C.S.C.)).

## CONSIDERED:

*The Attorney General of Canada v. Western Higbie et al.*, [1945] S.C.R. 385; *National Harbours Board v. Hildon Hotel (1963) Limited et al.* (1967), 64 D.L.R. (2d) 639 (B.C.S.C.); *Langlois v. Canadian Commercial Corporation*, [1956] S.C.R. 954; *Grant v. St. Lawrence Seaway Authority et al.* (1960), 23 D.L.R. (2d) 252 (Ont. C.A.); *State of California, by and through the Department of Fish and Game v. S.S. Bournemouth*, 307 Fed. Supp. 922 (U.S.D.C. 1969); *Attorney General v. P. Y. A. Quarries Limited*, [1957] 2 Q.B. 169 (C.A.); *The "Wagon Mound" (No. 2)*, [1963] 1 Lloyd's Rep. 402 (Aus. S.C.); *Attorney-General of Canada v. Brister et al.*, [1943] 3 D.L.R. 50 (N.S.S.C.).

## REFERRED TO:

*Reference re Ownership of the Bed of the Strait of Georgia and Related Areas* (1977), 1 B.C.L.R. 97 (C.A.); *Reference Re: Offshore Mineral Rights*, [1967] S.C.R. 792; *Southport Corporation v. Esso Petroleum Co. Ltd. et al.*, [1954] 2 Q.B. 182 (C.A.); *Baten's Case* (1599), 9 Co. Rep. 53 b; 77 E.R. 810 (*In Communi Banco*).

## COUNSEL:

*George Carruthers* for plaintiff.  
*Peter Bernard* for defendants.

## SOLICITORS:

*Deputy Attorney General of Canada* for plaintiff.  
*Campney & Murphy*, Vancouver, for defendants.

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

WALSH J.: This matter was set down for hearing as a special case for adjudication in lieu of trial by determination of the questions of law set out in an agreed statement of facts on the basis of the

*ney General for Canada v. The Attorney General of the Province of Ontario* (1894), 23 R.C.S. 458.

## DISTINCTION FAITE AVEC:

*Barraclough v. Brown, et al.*, [1897] A.C. 615 (H.L.); *Lagan Navigation Company v. Lambeg Bleaching, Dyeing and Finishing Company, Limited*, [1927] A.C. 226 (H.L.); *Dominion of Canada v. Province of Ontario*, [1910] A.C. 637 (P.C.); *The Attorney-General for the Dominion of Canada v. Ewen* (1895), 3 B.C.R. 468 (C.S.C.-B.); *Bethlehem Steel Corporation c. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, et autres*, [1978] 1 C.F. 464; 79 D.L.R. (3d) 522 (1<sup>re</sup> inst.); *National Harbours Board v. Imperial Oil Limited et al.* (non publié, C-773353, jugement en date du 28 avril 1981 (C.S.C.-B.)).

## DÉCISIONS EXAMINÉES:

*The Attorney General of Canada v. Western Higbie et al.*, [1945] R.C.S. 385; *National Harbours Board v. Hildon Hotel (1963) Limited et al.* (1967), 64 D.L.R. (2d) 639 (C.S.C.-B.); *Langlois v. Canadian Commercial Corporation*, [1956] R.C.S. 954; *Grant v. St. Lawrence Seaway Authority et al.* (1960), 23 D.L.R. (2d) 252 (C.A. Ont.); *State of California, by and through the Department of Fish and Game v. S.S. Bournemouth*, 307 Fed. Supp. 922 (U.S.D.C. 1969); *Attorney General v. P. Y. A. Quarries Limited*, [1957] 2 Q.B. 169 (C.A.); *The "Wagon Mound" (No. 2)*, [1963] 1 Lloyd's Rep. 402 (S.C. Austr.); *Attorney-General of Canada v. Brister et al.*, [1943] 3 D.L.R. 50 (C.S.N.-É.).

## DÉCISIONS CITÉES:

*Reference re Ownership of the Bed of the Strait of Georgia and Related Areas* (1977), 1 B.C.L.R. 97 (C.A.); *Reference Re: Offshore Mineral Rights*, [1967] R.C.S. 792; *Southport Corporation v. Esso Petroleum Co. Ltd. et al.*, [1954] 2 Q.B. 182 (C.A.); *Baten's Case* (1599), 9 Co. Rep. 53 b; 77 E.R. 810 (*In Communi Banco*).

## AVOCATS:

*George Carruthers* pour la demanderesse.  
*Peter Bernard* pour les défendeurs.

## PROCUREURS:

*Le sous-procureur général du Canada* pour la demanderesse.  
*Campney & Murphy*, Vancouver, pour les défendeurs.

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

LE JUGE WALSH: La Cour instruit un exposé de cause soumis pour jugement, en lieu et place d'une instruction contradictoire, des questions de droit énoncées dans l'exposé conjoint des faits, sur le

facts set out in said statement which reads as follows:

The Plaintiff and the Defendants [*sic*] John Swire & Sons (Shipping) Ltd., owner of the Defendant ship "ERAWAN", the Defendant John Swire & Sons Ltd., the Defendant C.G. Cock-  
sedge, in this case, and for the purpose of this case only, agree that for the determination of the issues herein the following facts are hereby admitted, subject to the qualifications or limitations (if any) hereunder specified:

Provided that this Agreement is made for the purpose of this action only and is not an admission to be used against the Plaintiff or the Defendants in any other case or by anyone other than the Plaintiff or the Defendants.

Provided that additional evidence, either of fact or opinion may be put into evidence at the request of the Court which does not vary or contradict the admissions made herein but no evidence which varies or contradicts the admissions of fact made herein are to be admitted into evidence.

1. The Attorney General of Canada brings this action on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada (hereinafter referred to as "Her Majesty") to recover the cost of cleaning up fuel oil which was discharged from the Defendant "ERAWAN" (hereinafter referred to as "ERAWAN") as hereinafter described.

2. The Defendant John Swire & Sons (Shipping) Ltd. is a United Kingdom Corporation having its head office and chief place of business at 66 Cannon Street, London, England, and on the 25th day of September 1973 and all times material to this action was the owner of the British vessel "ERAWAN" registered at the Port of London of gross tonnage 9,229.

3. At all times material to this action and in particular on September 25, 1973, the Defendant vessel was under the command of the Defendant C.G. Cockledge employed by the Defendant John Swire & Sons (Shipping) Ltd. and was being piloted by Canadian pilot Captain W.H. Hurford, who was licensed under the Pilotage Act S.C. 1970-71-72, Chapter 52, and amendments thereto.

4. (a) The National Harbours Board (hereinafter referred to as the "Board") is a body corporate incorporated pursuant to the National Harbours Board Act, R.S.C. 1970, Chap. N-8, as amended, and pursuant to section 3(2) of the said Act is thereby deemed to be an agent of Her Majesty for the purposes of the said Act.

(b) For the purpose of and as provided for in the said National Harbours Board Act the National Harbours Board has jurisdiction over those areas set forth in the Schedule to the said Act including Burrard Inlet, Indian Arm (formerly known as the North Arm), and Port Moody, False Creek and English Bay, Sturgeon Bank and Roberts Bank.

5. By SOR/67-417 (P.C. 1967-1581) the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to sections 6 and 8 of the National Harbours Board Act, inter alia, transferred to the Board for administration, management and control, all works and property vested in Her Majesty and situate within the area of the Harbour of Vancouver (sometimes referred to as Vancouver Harbour and the Port

fondement des faits évoqués dans cet exposé, que voici:

[TRADUCTION] La demanderesse et la défenderesse John Swire & Sons (Shipping) Ltd., propriétaire du navire défendeur «ERAWAN», la défenderesse John Swire & Sons Ltd., le défendeur C.G. Cockledge, en l'espèce, et pour les besoins de l'espèce uniquement, sont convenus de reconnaître constants, pour fin de décision des points litigieux en cause, sous réserve des conditions ou restrictions ci-après indiquées (le cas échéant) les faits suivants:

Pourvu que la présente convention ne soit que pour les fins de la présente action uniquement et ne constitue pas un aveu pouvant être retenu contre la demanderesse ou les défendeurs dans d'autres affaires ou par des tiers autres que la demanderesse ou les défendeurs.

Pourvu aussi que des preuves supplémentaires, faits ou opinions, puissent être administrées à la demande de la Cour si elles n'infirment ni ne modifient les aveux faits dans les présentes, aucune preuve modifiant ou infirmant les aveux quant aux faits qui suivent n'étant admissible.

1. Le procureur général du Canada engage la présente action au nom de Sa Majesté la Reine du chef du Canada (ci-après «Sa Majesté») en répétition du coût du nettoyage du mazout déversé par le navire défendeur «ERAWAN» (ci-après l'«ERAWAN») selon les faits relatés ci-après.

2. La défenderesse John Swire & Sons (Shipping) Ltd. est une compagnie du Royaume-Uni dont le siège social et le principal centre d'affaires sont situés au 66, rue Cannon à Londres en Angleterre; le 25 septembre 1973 et à tous moments pertinents à l'espèce, elle était propriétaire du navire britannique «ERAWAN», de 9 229 tonnes de jauge brute, dont le port d'attache est Londres.

3. À tous moments pertinents à l'espèce et notamment le 25 septembre 1973, le navire défendeur était commandé par le défendeur C.G. Cockledge, lequel était au service de la défenderesse John Swire & Sons (Shipping) Ltd., et était piloté par un pilote canadien, le capitaine W.H. Hurford, breveté en vertu de la Loi sur le pilotage, S.C. 1970-71-72, chapitre 52, modifiée.

4. a) Le Conseil des ports nationaux (ci-après le «Conseil») est une personne morale constituée aux termes de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, S.R.C. 1970, chap. N-8, modifiée, et en vertu du paragraphe 3(2) de ladite Loi, est réputé mandataire de Sa Majesté pour les fins de ladite Loi.

b) Pour l'objet et comme le prévoit ladite Loi sur le Conseil des ports nationaux, la juridiction du Conseil inclut, comme l'indique l'annexe à ladite Loi, l'anse Burrard, le bras Indian (auparavant le bras North) et Port Moody, le ruisseau False et la baie English, les bancs Sturgeon et Roberts.

5. En vertu du DORS/67-417 (C.P. 1967-1581), le gouverneur général en conseil, sur avis conforme du ministre des Transports et en vertu des articles 6 et 8 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, a notamment transféré au Conseil aux fins d'administration, de gérance et de contrôle, tous les ouvrages et propriétés dévolus à Sa Majesté et situés dans les limites du port, appelé parfois havre, de Vancouver (ci-après le port de

of Vancouver and hereinafter collectively referred to as the Port of Vancouver).

6. Real Property of Her Majesty at the Port of Vancouver under administration, management and control of the Board is subject to the Government Property Traffic Act R.S.C. 1970 Chap. G-10.

7. Real Property of Her Majesty at the Port of Vancouver, under the administration, management and control of the Board is subject to the Municipal Grants Act R.S.C. 1970 Chap. M-15.

8. In 1973 and at all times material to this action the Port of Vancouver was a public and navigable harbour administered by the Board.

9. In 1973 and at all times material to this action the Port of Vancouver:

(a) ranked first in Canada, first on the Pacific Coast of North America, and second only to New York on the entire continent in its tonnage of international trade;

(b) had 49 square miles of deep draft inner harbour with approximately 100 miles of shoreline;

(c) was ice-free and navigable year round and capable of handling a vessel up to 125,000 D.W.T. with a 50 foot draft;

(d) consisted of an Inner and Outer Harbour. The Inner Harbour (Burrard Inlet) is the central core of the Port of Vancouver. However, the total port incorporates a water area of 214 square miles, stretching from Vancouver to the United States Border (excluding the lower reaches of the Fraser River). The major facility of the Outer Harbour is Roberts Bank, a sophisticated bulk handling terminal located some 20 miles south of the city;

(e) was among the top international ports in terms of volume of cargo handled. Exports include grain, coal and coke, sulphur, lumber and logs, pulp, potash, copper ores, fodder and feed, propane gas and general cargo containers. Imports include raw sugar, phosphate rock, common salt, fuel oil, iron, steel, metals and general cargo containers;

(f) was visited by 2,222 foreign going deep sea vessels with a gross registered tonnage of 31,640,000 importing into Canada a cargo of 2,289,000 metric tons and exporting from Canada 27,164,000 metric tons of cargo;

(g) was visited 20,960 times by coastal vessels including B.C. Ferries at Tsawwassen with a tonnage of 39,211 bringing into the Port 4,238,000 metric tons of cargo and taking out of the Port 4,493,000 metric tons of cargo;

10. That in connection with the importation and exportation of cargo referred to in paragraph 9 herein charges are levied, inter alia, pursuant to the following regulations passed by the Governor in Council on the recommendation of the Minister of Transport: Crane Tariff, Vancouver Heavy-Life Crane Tariff, Vancouver False Creek Fishermen's Terminal Dockage Tariff, Tariff of Electric Service Charges, Harbour of Vancouver, Vancouver Tariff of Wharf Charges, Vancouver Tariff of Dockage, Buoyage and Booming Ground Charges, Vancouver Water Service Tariff, Tariff of Elevator Charges, Pacific Harbours Dues Tariff By-Law.

Vancouver).

6. Les biens immeubles de Sa Majesté du port de Vancouver, dont le Conseil a l'administration, la gérance et le contrôle, sont régis par la Loi relative à la circulation sur les terrains du gouvernement, S.R.C. 1970, chap. G-10.

7. Les biens immeubles de Sa Majesté du port de Vancouver, dont le Conseil a l'administration, la gérance et le contrôle, sont aussi régis par la Loi sur les subventions aux municipalités, S.R.C. 1970, chap. M-15.

8. En 1973 et à tous moments pertinents en l'espèce, le port de Vancouver constituait un havre public navigable dont le Conseil avait l'administration.

9. En 1973 et à tous moments pertinents en l'espèce, le port de Vancouver:

a) occupait le premier rang au Canada, et sur la côte pacifique de l'Amérique du Nord, n'étant dépassé que par New York dans tout le continent, en termes de tonnage de commerce international;

b) comportait un arrière-port, en eau profonde, de 49 milles carrés et d'environ 100 milles de côte;

c) était libre de glaces à l'année longue et capable de recevoir des navires de 125 000 t.j.b. de 50 pieds de tirant d'eau;

d) comportait un arrière et un avant-port, l'arrière-port (l'anse Burrard) constituant le noyau central du port de Vancouver, l'ensemble du port couvrant cependant une superficie de mer de 214 milles carrés, de Vancouver à la frontière américaine (en excluant les approches du fleuve Fraser), les principales installations de l'avant-port étant situées au banc Roberts, un terminal sophistiqué de manutention en vrac à quelque 20 milles au sud de la ville;

e) se plaçait parmi les premiers ports internationaux pour le volume de marchandises exportées: céréales, charbon et coke, soufre, bois et billes, pâte à papier, potasse, minerai de cuivre, fourrage et aliments pour animaux, gaz propane et conteneurs de marchandises diverses; et importées: sucre brut, phosphates, sel de table, mazout, fer, acier, métaux et conteneurs de marchandises diverses;

f) a reçu 2 222 navires hauturiers, soit 31 640 000 tonneaux de jauge brute, qui ont transporté au Canada 2 289 000 tonnes métriques de marchandises et en ont exporté 27 164 000 tonnes métriques;

g) a reçu 20 960 caboteurs, y compris les traversiers britannico-colombiens à Tsawwassen, d'un tonnage de 39 211 tonneaux, qui ont apporté 4 238 000 tonnes métriques de marchandises et en ont expédié 4 493 000;

10. Dans le cadre des importations et exportations dont il est question au paragraphe 9 ci-dessus, des droits sont perçus sur le fondement notamment des règlements suivants, pris par le gouverneur en conseil, sur avis conforme du ministre des Transports: Règlement sur le tarif des droits de grues; sur le tarif des droits de levage d'objets lourds pour la grue de Vancouver; du terminal des pêcheurs de False Creek; sur le tarif du service d'électricité de Vancouver; sur le tarif des droits de quai de Vancouver; sur le tarif des droits de bassin, de corps-mort et d'aire de flottage de Vancouver; sur le tarif des droits de service d'eau de Vancouver; sur les droits d'élevateurs; sur le tarif des droits de port, région du Pacifique.

11. That in addition to charges levied as set forth in paragraph 10 herein the Board derives revenue from the lease of lands and premises as illustrated on the chart attached hereto, marked 1 and named Vancouver Harbour (Inner Port) which with the exception of the Lynnterm and Vanterm facilities shown thereon were substantially the same in September 1973.

12. That at all material times to this action in 1973 the Board had 439 outstanding leases respecting properties owned by Her Majesty in approximately seven municipalities surrounding the Port of Vancouver. The leases included land, reclaimed land, waterlots, warehouses and other structures from which the Board derived revenue. Most of the properties are shown on the chart marked 1. In 1973 the Board paid the said municipalities some \$627,500 as grants in lieu of municipal taxes pursuant to the provisions of the aforementioned Municipal Grants Act.

13. That for the year ended December 31, 1973, the Board had a net income of \$1,003,955 from the Port of Vancouver made up as follows:

(a) Harbour Operations and Control (including harbours dues [tolls], dockage, customer services, miscellaneous and sales)	\$ 906,431
(b) Open Storage Terminals (rentals)	\$ 122,254
(c) Container Terminals (wharfage, rentals, demurrage)	\$ 469,177
(d) Passenger Terminals (small tools)	\$ 1,546
(e) Real estate (leases, customer services, miscellaneous)	\$1,897,189
(f) Real estate (Roberts Bank) (rentals)	\$ 334,022
(g) Terminal operations (wharfage deficiencies, rentals demurrage, customer services miscellaneous)	\$1,884,131
(h) Grain Elevators (wharfage, rental)	\$ 355,326
(i) Ice manufacturing Plant (rental, sales)	\$ 14,850
(j) Small Craft Facilities (dockage, wharfage, rentals, customer services, miscellaneous)	\$ 66,116
 INCOME FROM TOTAL CUSTOMER SERVICES	 \$5,915,718
NET INCOME FOR 1973	\$1,003,955

14. On September 25, 1973, the "ERAWAN" was on a voyage from Tacoma, Washington, U.S.A. to the Port of Vancouver, British Columbia, carrying, *inter alia*, potash and chemicals. At about 0318 the "ERAWAN", under the conduct of a Canadian licensed pilot Captain William Hurford, was proceeding at the outer approaches to the Port of Vancouver.

15. On the aforementioned date and at a place south west of the Point Grey Bellbuoy outside the limits of the Port of Vancouver the "ERAWAN" came into collision with the motor vessel "SUN DIAMOND", of 8,176 gross tons registered at the Port of Osaka, Japan, owned by the Defendant Nichia Kaiun K.K., with an address at 123-1, Higashi-Machi, Ikuta-Ku

11. En sus des droits perçus comme il est dit au paragraphe 10 ci-dessus, la location de terrains et de locaux est aussi une source de revenus pour le Conseil comme le montre en annexe la carte portant la cote 1 intitulée Havre de Vancouver (arrière-port), les terrains et locaux, à l'exception des installations de Lynnterm et Vanterm y indiquées, étaient à peu près les mêmes en septembre 1973.

12. À tout moment important en l'espèce en 1973, le Conseil était lié par 439 baux concernant des propriétés appartenant à Sa Majesté réparties dans environ sept municipalités autour du port de Vancouver. Ont été notamment loués: des terrains, des terrains pris sur l'eau, des lots riverains, des entrepôts et d'autres structures sources de revenus pour le Conseil. La plupart des propriétés sont indiquées sur la carte portant la cote 1. En 1973, le Conseil a versé auxdites municipalités quelque 627 500 \$ de subventions en lieu et place de taxes municipales conformément aux dispositions de la Loi sur les subventions aux municipalités, précitée.

13. Pour l'année se terminant le 31 décembre 1973, le Conseil a déclaré un revenu net de 1 003 955 \$ pour le port de Vancouver dont voici la provenance:

a) opérations portuaires et contrôle (y compris droits de port [péages] et de bassin, services au client, divers et ventes)	906 431 \$
b) terminaux d'entreposage à ciel ouvert (locations)	122 254 \$
c) terminaux de conteneurs (droits de quai, locations, staries)	469 177 \$
d) terminaux de passagers (petits outils)	1 546 \$
e) immeubles (loyers, services au client, divers)	1 897 189 \$
f) immeubles (banc Roberts) (locations)	334 022 \$
g) exploitation des terminaux (déficiences en quai, staries, services au client, divers)	1 884 131 \$
h) silos à grain (droits de quai, location)	355 326 \$
i) fabrique de glace (location, ventes)	14 850 \$
j) installations pour petits bâtiments (bassins, droits de quai, locations, services au client, divers)	66 116 \$
 REVENU PROVENANT DE L'ENSEMBLE DES SERVICES AUX CLIENTS	 5 915 718 \$
REVENU NET POUR 1973	1 003 955 \$

14. Le 25 septembre 1973, l'«ERAWAN» en provenance de Tacoma, dans l'État de Washington (États-Unis), faisait route vers le port de Vancouver (Colombie-Britannique) chargé notamment de potasse et de produits chimiques. Vers 3 h 18 l'«ERAWAN», aux mains du pilote breveté canadien le capitaine William Hurford, arriva aux abords du port de Vancouver.

15. Ce jour-là, quel que part au sud-ouest de la bouée à cloche de la pointe Grey, en dehors des limites du port de Vancouver, l'«ERAWAN» a été abordé par le navire «SUN DIAMOND», de 8 176 tonneaux de jauge brute, immatriculé à Osaka (Japon) et appartenant au défendeur Nichia Kaiun K.K., domicilié au 123-1 Higashi-Machi, Ikuta-Ku Kobe (Japon). Au moment de

Kobe, Japan. At the time of the collision the "SUN DIAMOND" was outbound from the Port of Vancouver on a voyage to Seattle, Washington, U.S.A. under the conduct of a Canadian licensed pilot, Captain Colin Darnell.

16. The aforementioned collision occurred when the bow of the "SUN DIAMOND" struck the "ERAWAN" amidships puncturing certain tanks containing a quantity of fuel oil which subsequently escaped into the water at or near the place of collision as a direct result of the collision. Following the collision the two vessels were moved to a position east of the line between Point Grey and Point Atkinson which designates the outer limits of the Port of Vancouver. The tide was flooding, and this would bring the oil within the boundaries of the Port of Vancouver.

17. At about 0319 on September 25, 1973, the 1st Narrows Signal Station operated by the Board was notified by the "ERAWAN" of the collision and the Board's Harbour Master, and the pollution control officer, Department of Transport, Government of Canada shortly arrived on the scene of the collision. At 03:40 the Harbour Master requested that Clean Seas Canada Ltd. dispatch its equipment and men to the area of the collision as soon as possible to contain the oil. In accordance with an understanding between the Board and the Canadian Coast Guard, Department of Transport based on an Interim National Contingency Plan designed for dealing with oil spills the Board called upon the Canadian Coast Guard, Department of Transport and its resources for assistance. The Department of Transport took over command of clean up operations at the request of the Board and although the Board continued to provide assistance throughout the clean up operation all clean up costs claimed herein were paid for by the Department of Transport.

18. Clean Seas Canada Ltd., which had an oral agreement with the Board to contain oil spills, used its own resources and also obtained clean up assistance from a number of subcontractors who provided resources used in the clean up of the aforementioned oil spill which lasted until approximately October 23, 1973. During this period some work was done in all areas designated on the chart attached hereto and marked 2 in red, green or blue representing oil which escaped from the "ERAWAN". Some water surface clean up work was done at Gambier and Bowen Island, as depicted, to prevent oil from entering those areas. The Department of Transport maintains the Government Wharf, Snug Cove, Bowen Island.

19. On September 28th, 1973, the "ERAWAN" was towed from English Bay to Burrard Dry Dock in North Vancouver. In the course of this tow the First Narrows as shown on chart marked 1 was closed to marine traffic for approximately one hour and oil booms and other equipment were used to avoid the further spread of oil from the vessel. When the "ERAWAN" was alongside the Dry Dock spokesmen for the Department of Transport advised Clean Seas that the Department would no longer pay for services relative to the continuing escape of oil from the vessel. Clean Seas then made arrangements to bill Burrard Dry Dock for charges for work done in the area of the Dry Dock as a result of any further oil escape. The Clean Seas account for such services has been paid.

20. The aforementioned collision was caused solely by the negligence of either those in charge of the "ERAWAN", servants of the Defendant owner of the "ERAWAN" John Swire & Sons

l'abordage, le «SUN DIAMOND» sortait du port de Vancouver en route vers Seattle (État de Washington, États-Unis) sous la conduite du pilote canadien breveté le capitaine Colin Darnell.

16. C'est le «SUN DIAMOND» qui a abordé, comme il a été dit précédemment, l'«ERAWAN»; sa proue l'a heurté par le travers et a crevé des réservoirs contenant du mazout, lequel fut déversé dans la mer en conséquence directe de l'abordage. Après l'abordage, les deux bâtiments ont été déplacés en un point à l'est de la ligne reliant la pointe Grey et la pointe Atkinson, la limite extérieure du port de Vancouver. La marée montait, ce qui avait pour effet de pousser le pétrole vers le port.

17. Vers 3 h 19 le 25 septembre 1973, l'«ERAWAN» notifia de l'abordage le sémaphore qu'entretient le Conseil au premier Goulet; le maître du port du Conseil et le fonctionnaire chargé de la lutte contre la pollution au ministère des Transports du gouvernement du Canada arrivèrent peu après sur les lieux de l'accident. À 3 h 40, le maître du port demanda que Clean Seas Canada Ltd. envoie dès que possible son matériel et ses hommes sur les lieux de l'accident pour tenter de contenir le pétrole. Conformément à un arrangement intervenu entre le Conseil et la Garde côtière canadienne du ministère des Transports, en vertu du Plan provisoire d'urgence nationale conçu pour parer aux marées noires, le Conseil a demandé à la Garde côtière canadienne du ministère des Transports de lui venir en aide, elle et ses ressources. Le ministère des Transports a pris alors la direction des opérations de nettoyage à la demande du Conseil et, bien que le Conseil ait continué d'apporter son aide pendant toute la durée des opérations de nettoyage, tous les coûts réclamés en l'espèce ont été payés par le ministère des Transports.

18. Clean Seas Canada Ltd., qui a conclu un arrangement verbal avec le Conseil afin de parer aux marées noires, a utilisé ses propres ressources ainsi que celles d'un certain nombre de sous-traitants pour le nettoyage précité, lequel a duré jusqu'au 23 octobre 1973 environ. Au cours de cette période, des travaux ont été exécutés dans tous les secteurs indiqués, sur la carte annexée portant la cote 2, en rouge, en vert ou en bleu et montrant les fuites de pétrole de l'«ERAWAN». On a nettoyé la surface de l'eau aux îles Bowen et Gambier, comme il est indiqué, pour empêcher la marée noire d'atteindre ces secteurs. C'est le ministère des Transports qui exploite le quai du gouvernement de Snug Cove dans l'île Bowen.

19. Le 28 septembre 1973, l'«ERAWAN» fut remorqué de la baie English jusqu'à la cale sèche Burrard de North Vancouver. Au cours de ce remorquage, le premier Goulet, indiqué sur la carte portant la cote 1, fut interdit au trafic maritime pendant environ une heure et on a eu recours à des estacades et à d'autres appareils pour contenir le pétrole déversé. Une fois l'«ERAWAN» en cale sèche, des porte-parole du ministère des Transports ont fait savoir à Clean Seas que le Ministère ne payerait plus leurs services en cas de persistance de la fuite de pétrole du navire. Clean Seas convint alors d'arrangements prévoyant la facturation de la cale sèche Burrard pour les travaux exécutés aux abords de la cale sèche par suite de toute fuite de pétrole ultérieure. Le compte de Clean Seas pour ces services a été acquitté.

20. L'abordage précité fut uniquement le fait de la négligence des responsables du «ERAWAN», préposés de la propriétaire défenderesse du «ERAWAN», John Swire & Sons (Shipping)

(Shipping) Ltd. or other persons for whose negligence the said owner John Swire & Sons (Shipping) Ltd. is responsible at law as was found in the judgment of Mr. Justice Collier referred to in paragraph 21 herein.

21. The parties to this Agreement admit the findings of fact contained in the Judgment of Mr. Justice Collier pronounced on January 6, 1975 in cause No. T-3841-73 and T-3842-73 between:

The Owners of the Ship Sun Diamond  
Nichia Kaiun K.K.,

Plaintiffs

and

The Ship ERAWAN, The Owners of The  
Ship ERAWAN, John Swire & Sons Ltd.,  
John Swire & Sons (Shipping) Ltd.,

Defendants

AND BETWEEN:

T-3842-73

John Swire & Sons (Shipping) Ltd.  
Owners of the Ship ERAWAN,

Plaintiffs

and

The Ship Sun Diamond and Captain Darnell

Defendants

Attached and marked 3 is a copy of the Order of the Court respecting limitation of liability pursuant to section 647 and following of the Canada Shipping Act.

22. At the time of the collision the tide was flooding and the Port of Vancouver and some surrounding beaches and foreshore within the limits of the Port of Vancouver were seriously threatened.

23. As a direct result of the collision referred to in paragraphs 15, 16 and 17 herein and as described in the aforementioned judgment approximately 211 tons of fuel oil escaped from the fuel tanks of the "ERAWAN" into waters both adjacent to and in the Port of Vancouver and was deposited on foreshore in those areas depicted on the chart marked 2 to this Agreed Statement of Facts. Some of the oil was contained or pumped off the ship following the collision, some went onto beaches below the high water line and some to the water surface. It was reasonable to conclude that as oil was on the surface of the waters of Burrard Inlet for up to four days some of the oil depicted in blue on the chart marked 2 may have sunk to the seabed in the said areas depicted in blue.

24. The escape of fuel oil from the "ERAWAN" into the Port of Vancouver and surrounding waters and on foreshore as stated herein and as depicted on the chart marked 2 was a direct result of the collision. Complaints were made by approximately 40 commercial fishermen who alleged that oil from the "ERAWAN" had fouled hulls and commercial fishing gear. Approximately \$12,600 was paid by Her Majesty to these forty fishermen respecting their complaints.

25. Following the removal of the "ERAWAN" from English Bay to Burrard Dry Dock on September 28, 1973 at approximately 1600 hours the clean up of oil on the surface of the water was

Ltd., ou le fait de la négligence de tiers dont ladite propriétaire, John Swire & Sons (Shipping) Ltd., est responsable en droit comme l'a constaté le jugement de M. le juge Collier cité ci-après au paragraphe 21.

21. Les parties a cette convention reconnaissent fondées les constatations de fait que l'on trouve dans le jugement de M. le juge Collier prononcé le 6 janvier 1975, n<sup>os</sup> de greffe T-3841-73 et T-3842-73, entre:

Les propriétaires du navire Sun Diamond,  
Nichia Kaiun K.K.

demandeurs

et

Le navire ERAWAN, les propriétaires du  
navire ERAWAN, John Swire & Sons Ltd.,  
John Swire & Sons (Shipping) Ltd.

défendeurs

ET ENTRE

T-3842-73

John Swire & Sons (Shipping) Ltd.,  
propriétaire du navire ERAWAN

demanderesse

et

Le navire Sun Diamond et le capitaine Darnell

défendeurs

Est annexée, portant la cote 3, copie d'une ordonnance judiciaire relative à la limitation de responsabilité fondée sur les articles 647 et suivants de la Loi sur la marine marchande du Canada.

22. Au moment de l'abordage la marée montait, aussi le port de Vancouver et certaines des plages et rives des environs, à l'intérieur des limites du port, étaient-elles dangereusement menacées.

23. Conséquence directe de l'abordage mentionné aux paragraphes 15, 16 et 17 ci-dessus, comme il est dit dans le jugement précité, environ 211 tonnes de mazout ont fui des soutes de l'"ERAWAN" pour se déverser dans les eaux du port de Vancouver ou adjacentes à celui-ci et se sont déposées sur la berge des secteurs indiqués sur la carte portant la cote 2 du présent exposé conjoint des faits. Une partie du pétrole a été contenue à bord du navire après l'abordage, puis pompée; une partie a été déposée sur les plages en deça de la ligne des hautes eaux et une autre flotta à la surface de l'eau. Il est raisonnable de conclure, étant donné la présence d'une nappe de pétrole à la surface des eaux de l'anse Burrard pendant quatre jours, qu'une certaine quantité de pétrole, indiquée en bleu sur la carte portant la cote 2, peut avoir coulé au fond dans lesdits secteurs délimités en bleu.

24. Le mazout déversé de l'"ERAWAN" dans le port de Vancouver et dans les eaux environnantes ainsi que sur les rives, comme il a été dit auparavant et comme il est indiqué sur la carte portant la cote 2, est la conséquence directe de l'abordage. Quelque quarante pêcheurs commerciaux ont porté plainte, soutenant que le pétrole de l'"ERAWAN" avait sali leurs coques et leurs appareils de pêche commerciale. Sa Majesté a versé environ 12 600 \$ à ces quarante pêcheurs en règlement de leurs plaintes.

25. Après le départ de l'"ERAWAN" de la baie English à destination de la cale sèche Burrard, le 28 septembre 1973, vers 16 h environ, on a interrompu le nettoyage de la surface de la



discontinued (or became unnecessary) and all the effort was directed towards the foreshore.

26. A complete summary of costs for clean up of oil, which was prepared by the Department of Transport is attached hereto and marked 4. For the purpose of this Agreed Statement John Swire & Sons (Shipping) Ltd. and John Swire & Sons Ltd. do not question the reasonableness of the costs marked 4 hereto which can be broken down as follows:

Water clean-up	\$270,568.03
Beach clean-up	297,598.25
Equipment clean-up and sundry	35,548.07
Total	\$603,714.35

The parties agree that the question of quantum of damages shall be the subject of a Reference if necessary.

27. The Board did not make payment of any of the above-mentioned charges or expenses. Payment was made by the Department of Transport.

28. Following the escape of oil from the "ERAWAN" the Minister responsible for the administration of the Fisheries Act for Canada who was M.P. for West Vancouver Howe Sound attended personally at the scene of the oil cleanup and observed and generally supervised the work that was being done under the direction of the Ministries of Transport and Environment (Fisheries) and Clean Seas Canada Ltd. The Minister did not make any specific direction that action be taken in accordance with Section 33 (10) of the Fisheries Act but believed that he had the power or authority as Minister of Fisheries to direct that clean up action be taken.

29. That in the event the Court finds the provisions of section 33 of the Fisheries Act, as it then was, relevant to the determination of the issues between the parties, it is admitted that the owners of the "ERAWAN" exercised all due diligence to prevent the discharge of oil from the vessel.

30. The following lands hereinafter described are owned by Her Majesty:

(a) All the foreshore and bed of the Public Harbour of Burrard Inlet and the area adjacent to the entrance thereto lying east of a line drawn south astronomically from the south-west corner of the Capilano Indian Reserve Number 5 to high water mark of Stanley Park.

(b) The Capilano Indian Reserve No. 5 shown on charts 1 and 2 except certain small portions which have been alienated and which are not material.

(c) Stanley Park shown on charts 1 and 2. The lease of Stanley Park has been granted for 99 years by His Majesty Edward VII to the City of Vancouver with rights of renewal as therein provided but subject to rights of His Majesty as therein provided. Legal title to Stanley Park consists of all that portion of the City of Vancouver (and the foreshore adjacent thereto) bounded by the Western limit of District Lot 185, Group One New Westminster District (as shown on the official plan thereof filed in the Land Registry Office at Vancouver) and the low water mark of the waters of Burrard Inlet, the First Narrows and English Bay and being all that peninsula lying to the West and North of the Said District Lot 185 known as "Stanley Park".

(d) Deadman's Island, occupied by the Department of National Defence and the Ministry of Transport.

mer (ce n'était plus nécessaire) et tous les efforts ont porté sur les berges.

26. Un mémoire de frais exhaustif du coût du nettoyage, que le ministère des Transports a établi, est annexé et porte la cote 4. Pour les fins du présent exposé, John Swire & Sons (Shipping) Ltd. et John Swire & Sons Ltd. ne mettent pas en cause le caractère raisonnable de l'état de frais, portant la cote 4, précité dont voici le détail:

Nettoyage de la mer	270 568,03 \$
Nettoyage des plages	297 598,25 \$
Matériel de nettoyage et divers	35 548,07 \$
Total	603 714,35 \$

Les parties sont convenues que la question du montant des dommages fera l'objet d'une référence si c'est nécessaire.

27. Le Conseil n'a payé aucun des frais ou débours précités. C'est le ministère des Transports qui a payé.

28. Après le déversement du pétrole de l'«ERAWAN», le Ministre responsable de l'administration de la Loi sur les pêcheries du Canada, par ailleurs député de West Vancouver Howe Sound, s'est rendu sur les lieux pour constater et superviser le travail qui s'effectuait sous la direction des ministères du Transport et de l'Environnement (Pêches) et de Clean Seas Canada Ltd. Le Ministre n'a pas expressément ordonné d'agir conformément au paragraphe 33(10) de la Loi sur les pêcheries mais croyait avoir le pouvoir et l'autorité, à titre de ministre des Pêches, d'ordonner le nettoyage.

29. Si le tribunal devait juger l'article 33 de la Loi sur les pêcheries de l'époque applicable au litige entre les parties, il est reconnu que les propriétaires de l'«ERAWAN» ont exercé toute la diligence nécessaire pour prévenir le déversement d'hydrocarbures du navire.

30. Les terrains ci-après décrits appartiennent à Sa Majesté:

a) Tout le rivage et le lit du havre public de l'anse Burrard et les secteurs adjacents à son entrée, sise à l'est d'une ligne tirée astronomiquement vers le sud depuis le coin sud-ouest de la réserve indienne Capilano n° 5, jusqu'à la laisse de haute mer du parc Stanley.

b) La réserve indienne Capilano n° 5 indiquée sur les cartes 1 et 2 sauf quelques petites superficies qui ont été aliénées et sont sans importance en l'espèce.

c) Le parc Stanley, indiqué sur les cartes 1 et 2. La location du parc Stanley avait été accordée pour 99 ans par Sa Majesté Édouard VII à la ville de Vancouver, avec droit de reconduction comme il y était stipulé, sous réserve des droits de Sa Majesté qui, aussi, y étaient stipulés. Le titre de propriété du parc Stanley vise toute cette partie de la ville de Vancouver (et des rives qui y sont adjacentes) bordée par la limite occidentale du lot du district 185, groupe un, district de New Westminster (tel qu'indiqué sur le plan officiel produit au bureau d'enregistrement à Vancouver) et la laisse de basse mer de l'anse Burrard, du premier Goulet et de la baie English, soit toute cette péninsule sise à l'ouest et au nord dudit lot du district 185 connu sous le nom de «parc Stanley».

d) L'île Deadman, qu'occupent les ministères de la Défense nationale et du Transport.

31. No attempt was made by any of the Defendants to abate the nuisance caused by the discharge of oil from the "ERAWAN".

32. Following its escape from the "ERAWAN" oil in varying amounts reached the foreshore at points along approximately 25 miles of coastline, and there was a likelihood that if the oil was not cleaned up from beaches further high tides could refloat and redistribute the oil onto previously clean areas. Attached hereto as 5 and 6 are diagrams published in Canadian Hydrographic Service Publication No. 22 showing *inter alia* the currents at Maximum Flood and Currents at Maximum Ebb on September 25, 1973.

33. (a) The aesthetic quality and the potential for recreation was impaired in varying degrees in those places where oil reached the foreshore as described in paragraph 30 herein.

(b) The waters and shorelines in the area of the spill depicted on charts 1 and 2 are used as follows:

(1) Public beaches at Stanley Park, Ambleside to Point Atkinson, Caulfied Cove and Snug Cove on Bowen Island;

(2) Three parks near Point Atkinson: Lighthouse, Whytecliff and Parc Verdun;

(3) Thirteen marinas that harbour many commercial fishing vessels and some 3,770 pleasure boats worth an estimated 16 million dollars. It is estimated that pleasure boats moored in Burrard Inlet spent an equivalent 9,400 days during September, 1973, 5,000 of these in Burrard Inlet itself;

(4) Scuba diving near Whytecliff Park and Point Atkinson where the underwater region surrounding Whytecliff Park was declared a reserve area on August 7, 1973. It is estimated that between 2,000 to 5,000 divers may have visited Whytecliff Park in 1973.

(5) It is estimated that water contact activities valued at \$8 million took place during September 1973 on Burrard Inlet beaches.

34. Annexed hereto and marked 7, 8, 9 and 10 are sketches indicating the spread of oil or oily film from the "ERAWAN" over the periods of September 25, 26, 27 and 28.

35. The Department of Transport, on behalf of Her Majesty, administers within the boundaries of the Port of Vancouver, the Government Floats, Caulfied, Lynwood Marina, North Vancouver Government Wharf, which are owned by Her Majesty and were subject to being fouled by oil if the oil from the "ERAWAN" had not been cleaned up.

36. The Department of Transport, on behalf of Her Majesty, maintains approximately 35 Aids to Navigation owned by Her Majesty within the boundary of the Port of Vancouver including radio beacons, light buoys and foghorns. None of these Aids to Navigation were damaged by the oil spill.

37. The aforementioned collision and oil spill occurred in an area populated by fish:

(a) Thousands of adult salmon were in the waters of the Port of Vancouver at the time of the spill; approximately 550 were in the Port en route to spawn at the Capilano River Hatchery owned by Her Majesty and situated on the bank of the Capilano River some three miles upstream of its mouth as depicted on

31. Aucun des défendeurs n'a tenté de pallier la nuisance causée par le déversement de pétrole de l'«ERAWAN».

32. Après s'être déversé de l'«ERAWAN», le pétrole a finalement atteint la rive en divers points en quantité variable sur environ vingt-cinq milles de côte; vraisemblablement si le pétrole n'avait pas été nettoyé sur les plages, la marée haute pourrait l'emporter à nouveau et le rejeter dans des secteurs déjà nettoyés. Des diagrammes publiés dans la publication n° 22 du Service hydrographique du Canada sont annexés aux présentes, portant les cotes 5 et 6, et indiquent notamment les courants que créaient le flux et le reflux le 25 septembre 1973.

33. a) L'esthétique et le potentiel récréatif des rives ont été atteints à des degrés divers selon le lieu où le pétrole s'est déposé comme il est dit au paragraphe 30 ci-dessus.

b) Les eaux et les rives de la région atteinte par la marée noire décrite dans les cartes 1 et 2 ont les vocations suivantes:

(1) des plages publiques au parc Stanley, d'Ambleside jusqu'à la pointe Atkinson, à Caulfied Cove et à Snug Cove sur l'île Bowen;

(2) trois parcs des environs de la pointe Atkinson: Lighthouse, Whytecliff et le parc Verdun;

(3) treize ports de plaisance abritant de nombreux bateaux de pêche commerciale et quelque 3 770 bateaux de plaisance évalués à 16 millions de dollars, les bateaux de plaisance mouillés dans l'anse Burrard y ayant, est-il estimé, passé l'équivalent de 9 400 jours en septembre 1973 dont 5 000 dans l'anse Burrard proprement dite;

(4) plongée sous-marine dans les parages du parc Whytecliff et de la pointe Atkinson, la région sous-marine entourant le parc Whytecliff ayant été proclamée sanctuaire le 7 août 1973; entre 2 000 et 5 000 plongeurs autonomes auraient visité le parc Whytecliff en 1973;

(5) on évalue les activités, impliquant un contact avec la mer, pratiquées en septembre 1973 sur les plages de l'anse Burrard à 8 millions de dollars.

34. Sont annexées aux présentes, portant les cotes 7, 8, 9 et 10, des esquisses indiquant la dispersion de la nappe, ou d'une pellicule, de pétrole sur l'eau en provenance de l'«ERAWAN» les 25, 26, 27 et 28 septembre.

35. Le ministère des Transports, au nom de Sa Majesté, administre dans les limites du port de Vancouver les ports de plaisance Government Floats, Caulfied et Lynwood et le quai du gouvernement de North Vancouver qui appartiennent à Sa Majesté et qui auraient pu être salis par le pétrole de l'«ERAWAN» s'il n'y avait pas eu nettoyage.

36. Le ministère des Transports, au nom de Sa Majesté, assure l'entretien de quelque 35 aides à la navigation appartenant à Sa Majesté dans les limites du port de Vancouver notamment des amers radio, des bouées à cloche et à feu et des cornes de brume. Aucune de ces aides à la navigation n'a été endommagée par la marée noire.

37. L'abordage précité et le déversement d'hydrocarbures se sont produits dans un lieu poissonneux:

a) des milliers de saumons adultes se trouvaient dans les eaux du port de Vancouver au moment du déversement; environ 550 nageaient dans le port, en route pour frayer à la piscifaculture de Capilano appartenant à Sa Majesté, sur le bord de la rivière Capilano, quelque trois milles en amont de son embouchure, tel

the map marked 1 and 2. Hundreds of other fish would spawn naturally in the other spawning streams on the map marked 11 attached hereto. The Capilano River Hatchery is an artificial spawning facility and is part of Her Majesty's salmon enhancement program.

(b) In June 1973 approximately 600,000 juvenile salmon fish and 41,000 steelhead juvenile fish were released from the said Hatchery after being reared at the Hatchery for 2 years; many of these fish would be expected to migrate to the waters at the approaches to the Port of Vancouver and subsequently return in the fall and subsequent years to spawn at the rivers and streams depicted on the map marked 11 as well as up the aforementioned Capilano River Hatchery.

(c) In 1973 a total of approximately 500,000 adult salmon returned from the sea, including the waters in and around the Port of Vancouver, to the Salmon spawning streams depicted on map 11 attached hereto, including the Capilano River Hatchery.

(d) In 1973 the estimated commercial wholesale value of fish (principally salmon) associated with the following six streams and rivers which empty into Burrard Inlet: Capilano River, McKay Creek, Mosquito Creek, Lynn Creek, Seymour River and Indian River, was approximately \$500,000. Of that approximately \$181,000 represented 145,000 pounds of fish that were harvested in September 1973 from the Point Grey-Burrard Inlet area marked Area 29-C on the Department of the Environment, Fisheries Operations, Statistical Map attached hereto and marked 12.

(e) In September 1973 there was an estimated three to four hundred tons of herring and three hundred tons of anchovy fish present in the waters in and around the Port of Vancouver. The wholesale value of the commercial herring has been estimated at \$168,000 to \$224,000 for 1973.

(f) In September 1973 the Point Grey-Burrard Inlet area depicted as 29-C on the Department of the Environment Fisheries Operations Statistical Map attached hereto and marked 12 was a nursery ground for several species of flatfish, some of which are commercially important.

(g) In September 1973 and throughout the year ten to twelve boats were estimated to be fishing for crabs and shrimps in the approaches to the Port of Vancouver. Approximately 23,000 pounds of crabs and shrimp with a commercial wholesale value of approximately \$14,000 were harvested in September 1973 from the waters in and around the Port of Vancouver depicted as 29-C on the aforementioned map.

(h) The Port of Vancouver supports a sizeable resident population of Dungeness Crabs (*Cancer magister*). The area between the First and Second Narrows bridges, False Creek and English Bay, are closed to crab fishing. However, crabs from these areas migrate to other areas in Burrard Inlet and Indian Arm and crab larvae will be dispersed throughout the region and enhance the sport and commercial catches.

(i) Crab traps are set along Spanish Banks and Ambleside by sportsfishermen.

(j) The waters and tidal foreshore of Burrard Inlet, Indian Arm and Vancouver Harbour are closed to the taking of shellfish because of bacterial contamination.

qu'indiqué sur la carte portant les cotes 1 et 2. Des centaines d'autres poissons fraient naturellement dans les autres ruisseaux indiqués sur la carte portant la cote 11, annexée aux présentes. La pisciculture de Capilano, une frayère artificielle, fait partie du programme de Sa Majesté de mise en valeur du

a saumon;

b) en juin 1973, environ 600 000 jeunes saumons et 41 000 jeunes truites arc-en-ciel furent mis en liberté audit établissement piscicole après deux ans d'élevage; un grand nombre de ces poissons devaient migrer dans les eaux avoisinant le port de Vancouver, puis revenir à l'automne et les années suivantes frayer dans les rivières et ruisseaux indiqués sur la carte portant la cote 11 et remonter aussi jusqu'à la pisciculture de Capilano mentionnée auparavant;

c) en 1973, un total d'environ 500 000 saumons adultes remonteraient, depuis la mer, y compris les parages du port de Vancouver, jusqu'aux ruisseaux leur servant de frayères indiqués sur la carte 11 annexée, y compris jusqu'à la pisciculture de Capilano;

d) en 1973, la valeur commerciale au prix de gros du poisson (principalement du saumon) associé aux six ruisseaux et rivières qui se jettent dans l'anse Burrard, soit la rivière Capilano, le ruisseau McKay, le ruisseau Mosquito, le ruisseau Lynn, la rivière Seymour et la rivière Indian, était évaluée à 500 000 \$ approximativement, dont environ 181 000 \$ représentaient 145 000 livres de poissons capturés en septembre 1973 dans la zone pointe Grey-anse Burrard, la zone 29-C de la carte statistique du ministère de l'Environnement (opérations de pêche), annexée aux présentes et portant la cote 12;

e) en septembre 1973, on estimait à trois ou quatre cent tonnes les harengs et à trois cent tonnes les anchois vivant dans les parages et dans les eaux du port de Vancouver. La valeur estimative au prix de gros du hareng commercial était de 168 000 \$ à 224 000 \$ en 1973;

f) en septembre 1973, la zone pointe Grey-anse Burrard, numérotée zone 29-C sur la carte statistique du ministère de l'Environnement (opérations de pêche) annexée aux présentes et portant la cote 12, servait de zone d'alevinage pour plusieurs espèces de poissons plats dont certains ont une valeur commerciale;

g) en septembre 1973, et au cours de l'année, on évalue à dix ou douze le nombre de bateaux qui ont pêché le crabe et la crevette au large du port de Vancouver. Environ 23 000 livres de crabes et de crevettes, d'une valeur commerciale au prix de gros d'environ 14 000 \$, ont été capturés en septembre 1973 dans les eaux et dans les parages du port de Vancouver, la zone 29-C de la carte précitée;

h) dans les eaux du port de Vancouver vivent une quantité appréciable de crabes dormeurs (*Cancer magister*). La pêche au crabe est interdite dans le secteur borné par les ponts des premier et second Goulets, le ruisseau False et la baie English. Mais les crabes migrent ailleurs dans l'anse Burrard et le bras Indian et les larves de crabe sont dispersées dans toute la région rehaussant ainsi les captures sportives et commerciales;

i) les pêcheurs sportifs posent des pièges à crabe le long des bancs Spanish et d'Ambleside;

j) dans les eaux, lais et relais de l'anse Burrard, du bras Indian et du port de Vancouver, la capture des crustacés est interdite à cause de la contamination bactériologique;

(k) Due to congestion due in part to navigation fishing is prohibited in the Port of Vancouver, however the Port serves as a reserve for many varieties of fish including: salmon, crabs, shrimp, flatfish.

(l) The fishing industry in British Columbia is one of the top three industries in the Province.

38. (a) The oil that escaped from the "ERAWAN" is deleterious to fish and is disruptive to their life processes. As a result of the aforementioned spill, the flesh of the fish, if it came into contact with the oil, was subject to being tainted, and the accumulative toxins would likely render fish inedible.

(b) Some of the oil that escaped from the "ERAWAN" would sink and possibly create damage to the sea bed including smothering shellfish beds and interfering with fish feeding or breeding grounds.

39. The effects of oil on salmon fish may be indirect as well as direct. Indirectly food organisms and habitat were affected. It is probable that intertidal organisms in several areas including food organisms of juvenile salmon such as amphipods were killed by suffocation after being coated with oil. There was no evidence of damage to or destruction of salmon resulting from the oil discharge.

40. Access by Her Majesty's subjects to recreational areas for sailing, swimming, sportfishing and the commercial fishery was affected by the said oil spill and would have been even greater if the said oil spill had not been cleaned up.

41. That among the terms and conditions with respect to the admission of British Columbia into the Union of the Dominion of Canada on May 16, 1871 it was agreed that Canada would assume and defray the charges for the Protection and encouragement of fisheries. Now produced and marked 13 is a copy of a document relating to the entry of British Columbia into the Union.

42. Now produced and marked 14 are copies of documents relating to the agreement between the province of British Columbia and the federal Government declaring the Harbour of Burrard Inlet to be a public harbour and the property of Canada.

43. Now produced and marked 15 is a copy of lease of Stanley Park from the late King Edward VII to the City of Vancouver dated November 1, 1908.

44. Now produced and marked 16 is a copy of the National Harbours Board Act and By-Law A-1 (Operating Regulations).

45. Now produced and marked 17 is a copy of a map and accompanying index of location and sighting times respecting oil deposited on the foreshore as described in the above-mentioned paragraphs 32 and 33 including Bowen Island and Passage Island.

46. Now produced and marked 18 is a series of photographs depicting some of the oil deposited on the foreshore as described in the above-mentioned paragraphs 32 and 33.

The questions for the determination of this Honourable Court are as follows:

1. Whether the owners of the "ERAWAN" are liable to Her Majesty for damages under the provisions of the National

k) en raison de la congestion en partie causée par la navigation, la pêche est interdite dans le port de Vancouver, mais il sert de sanctuaire pour plusieurs espèces dont le saumon, les crabes, la crevette et le poisson plat;

l) l'industrie de la pêche de la Colombie-Britannique se situe <sup>a</sup> parmi les trois principales industries de la province.

38. a) Les hydrocarbures déversés par l'«ERAWAN» sont délétères pour le poisson dont ils attaquent les fonctions vitales. La chair des poissons mis en contact avec le pétrole déversé risquait de s'avarier et les toxines accumulées pouvaient <sup>b</sup> rendre immangeable.

b) Une partie du pétrole déversé de l'«ERAWAN» a coulé, endommageant probablement le fond de la mer et recouvrant les bancs de crustacés et les lieux où le poisson se nourrit et fraye.

39. Les effets du pétrole sur le saumon peuvent être indirects <sup>c</sup> aussi bien que directs. Indirectement, son habitat et les organismes dont il se nourrit ont été atteints. Il est probable que les organismes intertidaux dans plusieurs secteurs, y compris les organismes servant de nourriture aux jeunes saumons comme les amphipodes, ont été tués par asphyxie après avoir été recouverts de pétrole. Il n'y a cependant aucune preuve que des <sup>d</sup> saumons aient subi un dommage ou soient morts par suite de la marée noire.

40. À cause de ladite marée noire, les sujets de Sa Majesté n'ont pu avoir accès aux lieux consacrés au nautisme, à la natation et à la pêche sportive et les pêcheries commerciales en ont aussi souffert; le dommage aurait été beaucoup plus grand <sup>e</sup> si l'on n'avait pas combattu cette marée noire.

41. L'une des conditions de l'admission de la Colombie-Britannique dans l'Union de la Puissance du Canada le 16 mai 1871 avait été que le Canada prenne à sa charge le coût de la protection et de la mise en valeur des pêcheries. Est produite, portant la cote 13, copie de l'acte incorporant la Colombie-Britannique à l'Union. <sup>f</sup>

42. Sont produites sous la cote 14, copies des actes constatant la convention intervenue entre la province de Colombie-Britannique et le Gouvernement fédéral et déclarant que le port de l'anse Burrard constitue un havre public appartenant au Canada. <sup>g</sup>

43. Est produite, sous la cote 15, copie du bail du parc Stanley que feu le Roi Édouard VII a consenti à la ville de Vancouver en date du 1<sup>er</sup> novembre 1908.

44. Est produite, sous la cote 16, copie de la Loi sur le Conseil des ports nationaux et du Règlement A-1 (le Règlement d'exploitation du Conseil des ports nationaux). <sup>h</sup>

45. Est produite, sous la cote 17, copie d'une carte, et de l'index (qui y est joint) des lieux et heures d'observation des rejets d'hydrocarbures, décrits aux paragraphes 32 et 33 précités, sur les rives notamment des îles Bowen et Passage. <sup>i</sup>

46. Est produite, sous la cote 18, une série de photographies montrant certains des dépôts d'hydrocarbures rejetés sur les rives comme il est dit aux paragraphes précités 32 et 33.

Voici les points litigieux sur lesquels la Cour devra statuer:

1. Les propriétaires de l'«ERAWAN» sont-ils, en vertu de la Loi sur le Conseil des ports nationaux et de ses règlements

Harbours Board Act, regulations and by-laws made pursuant thereto.

2. Whether the owners of the "ERAWAN" are liable to Her Majesty for damages under the Fisheries Act.

3. Whether the owners of the "ERAWAN" are liable to Her Majesty for damages in common law through negligence, trespass, public or private nuisance.

4. If the owners of the "ERAWAN" are found to [be] liable to Her Majesty for any of the said clean-up charges, in what area of damage does liability for clean up attach:

- i) water clean-up (in all or some locations);
- ii) beach-foreshore clean-up (in all or some locations);
- iii) both areas (in all or some locations);
- iv) equipment damage and costs and expenses of cleaning;
- v) payments made to various claimants including fishermen.

It is agreed by the parties that the amount of the invoices are recited herein for identification purposes and are not admitted or agreed as damages as a result of their inclusion in this agreed statement of facts. The inclusion of any particular fact on this agreed statement is not deemed to be an admission or concession that such fact is relevant to the issues in the within action or to the questions for the determination of the Court as set out above.

At the opening of the hearing some amendments were made to the statement of claim so as to add following subparagraph 17(e), an additional subparagraph (f) reading "Interest", subparagraph (f) in the original statement of claim now becoming (g). A further amendment was made so as to strike the first five named defendants and last two named defendants from the style of cause, which is therefore now amended accordingly. This results from the findings of fact in the judgments of Justice Collier pronounced on January 6, 1975 in cause No. T-3841-73 and T-3842-73, between the owners of the ship *Erawan* and the ship *Sun Diamond* referred to in paragraph 21 of the agreed statement of facts and his finding of law that the collision was caused solely by the negligence of either those in charge of the *Erawan*, servants of the defendants owner of the *Erawan* John Swire & Sons (Shipping) Ltd. or other persons for whose negligence the said owner John Swire & Sons (Shipping) Ltd. is responsible at law as set out in paragraph 20 of the agreed statement of facts.

d'application, responsables envers Sa Majesté des dommages causés?

2. Les propriétaires de l'«ERAWAN» sont-ils, en vertu de la Loi sur les pêcheries, responsables envers Sa Majesté des dommages causés?

3. Les propriétaires de l'«ERAWAN» sont-ils, en *common law*, responsables envers Sa Majesté des dommages causés, motifs pris de négligence, d'intrusion et de nuisance publique ou privée?

4. En cas de responsabilité des propriétaires de l'«ERAWAN» envers Sa Majesté du paiement de tout ou partie des frais dudit nettoyage, à quel domaine cette responsabilité pour le nettoyage s'attache-t-elle:

- i) le nettoyage des eaux (en tous ou certains lieux)?
- ii) le nettoyage des rives et des plages (en tous ou certains lieux)?
- iii) l'un et l'autre domaine (en tous ou certains lieux)?
- iv) le matériel endommagé et le coût de son nettoyage?
- v) les paiements versés aux divers réclamants, y compris aux pêcheurs?

Les parties reconnaissent que les montants des factures n'ont été donnés que pour fin d'identification et ne constituent ni une reconnaissance de l'importance des dommages, ni un accord à ce sujet, même s'ils sont inclus dans l'exposé conjoint des faits. L'inclusion d'un fait particulier dans l'exposé conjoint ne constitue ni une reconnaissance ni une admission que ce fait est pertinent aux points litigieux en l'espèce ou aux questions dont est saisie la Cour comme il est dit ci-dessus.

Au début de l'audience, on a modifié la déclaration afin d'ajouter, après le sous-paragraphe 17e) un nouveau sous-paragraphe f) «Intérêt», le sous-paragraphe f) de la déclaration originale devenant maintenant le sous-paragraphe g). On a aussi supprimé les cinq premiers défendeurs et les deux derniers de l'intitulé de cause, lequel a été modifié en conséquence. Cela résulte des constatations de fait des jugements prononcés par le juge Collier le 6 janvier 1975 dans les affaires nos T-3841-73 et T-3842-73, opposant les propriétaires de l'*Erawan* et du *Sun Diamond*, affaires citées au paragraphe 21 de l'exposé conjoint des faits, ainsi que de sa décision en droit, que l'abordage était dû uniquement à la négligence soit des responsables de l'*Erawan*, préposés de la propriétaire défenderesse de l'*Erawan*, John Swire & Sons (Shipping) Ltd., soit de tiers dont ladite propriétaire, John Swire & Sons (Shipping) Ltd., était en droit responsable de la négligence, comme l'énonce le paragraphe 20 de l'exposé conjoint des faits.

During argument it was not disputed that the incident took place within the 12-mile limit. Ownership of water rights within the Georgia Straits belongs to British Columbia as a result of a 3 to 2 decision of the British Columbia Court of Appeal in a *Reference re Ownership of the Bed of the Strait of Georgia and Related Areas*.<sup>1</sup> The Supreme Court had previously decided in *Reference Re: Offshore Mineral Rights* (B.C.)<sup>2</sup> that the mineral rights belonged to the Federal Crown, provinces only being able to claim land above low water without express legislation to the contrary. This judgment was distinguished in the British Columbia judgment and Crown counsel in the present proceedings stated it was not claimed that the Federal Crown owns the water rights.

It appears from an order issued by Collier J. in December of 1979 that limitation of liability has been made, and that the owners of the ship *Sun Diamond* and others have been paid the portion due to them so that only the balance of fund, amounting to \$377,733.15, remains to satisfy any judgment rendered as a result of the present proceedings. While defendants do not admit any liability, it is agreed that should liability be found there will be a reference as to damages relating to the quantum only. The present proceedings will decide what, if any, elements of damages can properly be included in the claim.

Defendants contend that the proceedings were not properly brought in the name of Her Majesty the Queen but it is plaintiff's contention that it would not have been appropriate for the National Harbours Board to have commenced an action in the circumstances since not only did it not have the resources to contain the oil but the clean-up was in fact directed by and paid for by the Department of Transport on behalf of Her Majesty. If the action had been brought by the National Harbours Board it is, plaintiff contends, an agent of the Crown, and

<sup>1</sup> (1977), 1 B.C.L.R. 97 [C.A.].

<sup>2</sup> [1967] S.C.R. 792.

Au cours du débat, il n'a pas été contesté que l'accident s'était produit en deçà de la limite de 12 milles. La propriété des eaux du détroit de Georgie est dévolue à la Colombie-Britannique par suite d'une décision à trois contre deux de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique dans *Reference re Ownership of the Bed of the Strait of Georgia and Related Areas* (l'Affaire de l'avis sur la propriété du fond du détroit de Georgie et autres aires maritimes y reliées)<sup>1</sup>. La Cour suprême avait auparavant jugé dans *Reference Re: Offshore Mineral Rights* (B.C.) (l'Affaire de l'avis sur les droits miniers sous-marins de Colombie-Britannique)<sup>2</sup> que les droits miniers sous-marins étaient dévolus à la Couronne fédérale, les provinces ne pouvant prétendre qu'aux terres en deçà de la laisse de basse mer sauf législation expresse contraire. Cet arrêt a fait l'objet d'un distinguo dans l'arrêt de la Colombie-Britannique et l'avocat de la Couronne a déclaré qu'il n'était pas soutenu en la présente espèce que la Couronne fédérale était propriétaire de ces eaux.

Il semble, d'après une ordonnance du juge Collier de décembre 1979, qu'il y a eu limitation de responsabilité et paiement aux propriétaires du *Sun Diamond* et à certains tiers de la part qui leur était due, de sorte qu'il ne reste que 377 733,15 \$ pour acquitter tout jugement pouvant être rendu en l'espèce. Certes, les défendeurs ne reconnaissent aucune responsabilité, mais ils admettent que si responsabilité il devait y avoir, il y aurait alors référence quant au montant des dommages uniquement. L'instance dira quels éléments du dommage, si dommage il y a, peuvent être à bon droit inclus dans la réclamation.

Les défendeurs soutiennent que l'instance n'a pas été régulièrement engagée au nom de Sa Majesté la Reine; mais la demanderesse soutient qu'il n'appartenait pas au Conseil des ports nationaux de l'intenter dans les circonstances puisque non seulement il n'avait pas les ressources pour combattre la marée noire, mais encore que le nettoyage a dans les faits été ordonné et payé par le ministère des Transports, au nom de Sa Majesté. Si l'action avait été intentée par le Conseil des ports nationaux, elle l'aurait été, soutient

<sup>1</sup> (1977), 1 B.C.L.R. 97 [C.A.].

<sup>2</sup> [1967] R.C.S. 792.

that the principal must have the same rights as the agent.

In support of its contention that the action was properly brought plaintiff relies on the provisions of the *National Harbours Board Act*<sup>3</sup> and what is referred to as the Six Harbours Agreement entered into in June, 1924 between the two governments that the harbour of Burrard Inlet, *inter alia*, is a public harbour within the meaning of The THIRD SCHEDULE of *The British North America Act, 1867*,<sup>4</sup> having become the property of Canada as of July 20, 1871 by virtue of section 108 of the said Act and of Order in Council dated May 16, 1871, which agreement was confirmed by Order in Council P.C. 941, June 7, 1924.

By SOR/67-417 the Governor in Council transferred to the National Harbours Board the management, administration and control of all works and property vested in Her Majesty and situate within the area of the Harbour of Vancouver.

Plaintiff contends that Her Majesty is not precluded from bringing an action in Her own name for damages for negligence and nuisance for pollution to the waters which are the subject of Her jurisdiction. The waters of the harbour may not constitute a "work or property" but Her Majesty's jurisdiction over the harbours is for purposes of litigation and the recovery of damages in the nature of a proprietary right. Her Majesty does not own the sea bed of English Bay but she does own the sea bed and foreshore of Burrard Inlet by virtue of the Six Harbours Agreement. In support of this reference was made to the case of *The Attorney General of Canada v. Western Highbie et al.*,<sup>5</sup> in which it will be noted that the plaintiff was the Attorney General of Canada suing on behalf of His Majesty the King to get possession of the land covered by water in the bed of Coal Harbour and the Harbour of Vancouver. The judgment of Rinfret C.J. points out at page 404:

When the Crown, in right of the Province, transfers land to the Crown, in Right of the Dominion, it parts with no right. What takes place is merely a change of administrative control.

<sup>3</sup> R.S.C. 1970, c. N-8.

<sup>4</sup> 30 & 31 Vict., c. 3 (U.K.) found in R.S.C. 1970, Appendix II, No. 5.

<sup>5</sup> [1945] S.C.R. 385.

la demanderesse, par un mandataire de la Couronne; or on doit reconnaître au mandant les mêmes droits qu'à son mandataire.

Pour appuyer son argument que l'action a régulièrement été engagée, la demanderesse cite la *Loi sur le Conseil des ports nationaux*<sup>3</sup> et ce qu'on a appelé la Convention des six ports, intervenue en juin 1924 entre les deux gouvernements et stipulant que le port d'anse Burrard notamment est un havre public aux termes de la TROISIÈME CÉDULE de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*,<sup>4</sup> étant devenu propriété du Canada à compter du 20 juillet 1871 en vertu de l'article 108 dudit Acte et d'un arrêté en conseil du 16 mai 1871, convention que confirma le décret C.P. 941 du 7 juin 1924.

Par le DORS/67-417, le gouverneur en conseil transféra au Conseil des ports nationaux l'administration, la gérance et le contrôle de tous les ouvrages et propriétés dévolus à Sa Majesté dans les limites du port de Vancouver.

La demanderesse soutient que Sa Majesté peut fort bien, en son propre nom, engager une action en dommages-intérêts pour négligence et nuisance en raison de la pollution des eaux de sa juridiction. Les eaux du port ne sont peut-être pas un «ouvrage» ni une «propriété», mais la compétence de Sa Majesté sur les ports aux fins d'ester et de recouvrer des dommages-intérêts est de la nature d'un droit de propriété. Le fond de la mer de la baie English n'appartient pas à Sa Majesté, mais c'est le cas du fond de la mer et des rives de l'anse Burrard, en vertu de la Convention des six ports. On a cité à cet égard l'affaire *The Attorney General of Canada v. Western Highbie et al.*<sup>5</sup>, où c'était le procureur général du Canada, au nom de Sa Majesté le Roi, qui, partie demanderesse, réclamait la possession du terrain sous-marin qu'était le fond du havre Coal et du port de Vancouver. L'arrêt du juge en chef Rinfret rappelle à la page 404:

[TRADUCTION] Lorsque la Couronne du chef de la province transporte un fonds à la Couronne du chef du Dominion, elle n'abandonne aucun droit. Ce qui intervient n'est qu'un changement de contrôle administratif.

<sup>3</sup> S.R.C. 1970, chap. N-8.

<sup>4</sup> 30 & 31 Vict., chap. 3 (R.-U.) rapporté dans S.R.C. 1970, Appendice II, n° 5.

<sup>5</sup> [1945] R.C.S. 385.

On the same page the learned Chief Justice points out:

... it is admitted by the Province of British Columbia that the Dominion held the foreshore of Coal Harbour as owner since 1871.

At page 408 reference is made to the case of *The Attorney General for Canada v. The Attorney General of the Province of Ontario*<sup>6</sup> where at page 469, Strong C.J. said:

That the crown, although it may delegate to its representatives the exercise of certain prerogatives, cannot voluntarily divest itself of them seems to be a well recognized constitutional canon.

At the time this action was brought the National Harbours Board could sue and be sued in its own name<sup>7</sup> and this same provision still remains in the present *National Harbours Board Act* (*supra*).

By virtue of the *Department of Justice Act*<sup>8</sup> the Attorney General for Canada shall

5. ...

(d) have the regulation and conduct of all litigation for or against the Crown or any public department, in respect of any subject within the authority or jurisdiction of Canada

The National Harbours Board is defined as an agency corporation pursuant to subsection 66(1) of the *Financial Administration Act*<sup>9</sup> being a Crown corporation named in Schedule C.

Plaintiff refers to a number of sections of the *National Harbours Board Act* as a result of which it may be said that the National Harbours Board is Her Majesty's "alter-ego". *Inter alia*, subsection 3(2) of the Act provides that the Board is an agent of Her Majesty, the members of the Board are appointed by the Governor in Council [subsection 3(1)] and the *Government Employee's Compensation Act* [R.S.C. 1970, c. G-8] applies to all employees who receive their benefits, except salaries, as employees in the Public Service. Subsection 7(1) gives the Board jurisdiction *inter alia*, over Vancouver Harbour, the boundaries of which

<sup>6</sup> (1894), 23 S.C.R. 458.

<sup>7</sup> *National Harbours Board Act, 1936*, S.C. 1936, c. 42, subs. 3(3).

<sup>8</sup> R.S.C. 1970, c. J-2.

<sup>9</sup> R.S.C. 1970, c. F-10.

Le docte juge en chef note:

[TRADUCTION] ... la province de Colombie-Britannique reconnaît que la rive du havre Coal appartient au Dominion depuis 1871.

À la page 408, on cite l'arrêt *The Attorney General for Canada v. The Attorney General of the Province of Ontario*<sup>6</sup> où, à la page 469, le juge en chef Strong avait dit:

[TRADUCTION] Que la Couronne, si elle peut déléguer à ses représentants l'exercice de certaines prérogatives, ne peut volontairement s'en départir est, semble-t-il, un principe constitutionnel bien reconnu.

Au moment où la présente action a été engagée, le Conseil des ports nationaux pouvait ester en son propre nom<sup>7</sup> et le peut toujours, en vertu de la même disposition, que l'on retrouve dans la *Loi sur le Conseil des ports nationaux* actuelle (précitée).

En vertu de la *Loi sur le ministère de la Justice*<sup>8</sup> les attributions du procureur général du Canada sont les suivantes:

5. ...

d) il est chargé de régler et de diriger la demande ou la défense dans toutes les contestations formées pour ou contre la Couronne ou un ministère public sur les matières qui rentrent dans les limites de l'autorité ou des attributions du Canada ...

Le Conseil des ports nationaux est défini comme une corporation de mandataire par le paragraphe 66(1) de la *Loi sur l'administration financière*<sup>9</sup>, étant une corporation de la Couronne nommée à l'annexe C.

La demanderesse cite certains articles de la *Loi sur le Conseil des ports nationaux* selon lesquels le Conseil serait l'«alter ego» de Sa Majesté. Ainsi, par exemple, le paragraphe 3(2) de la Loi porte que le Conseil est mandataire de Sa Majesté, que ses membres sont nommés par le gouverneur en conseil [paragraphe 3(1)] et que la *Loi sur l'indemnisation des employés de l'État* [S.R.C. 1970, chap. G-8] s'applique à tous les préposés qui continuent de retenir le statut, et d'avoir droit de recevoir tous les avantages, sauf le traitement, d'employés de la Fonction publique. Selon le paragraphe 7(1), la juridiction du Conseil s'étend

<sup>6</sup> (1894), 23 R.C.S. 458.

<sup>7</sup> *Loi sur le Conseil des ports nationaux, 1936*, S.C. 1936, chap. 42, par. 3(3).

<sup>8</sup> S.R.C. 1970, chap. J-2.

<sup>9</sup> S.R.C. 1970, chap. F-10.



are set by the Governor in Council. All property acquired or held by the Board is vested in Her Majesty in Right of Canada (subsection 11(2)). Contracts awarded by the Board above a certain amount must be approved by the Governor in Council (subsection 13(3)) which makes by-laws for the direction, conduct and government of the Board and its employees and the administration, management and control of the several harbours works and property under its jurisdiction [subsection 14(1)]. All monies received by the Board are paid to the Receiver General of Canada and advances are made out of the Consolidated Revenue Fund to the Board by the Minister of Finance for working capital purposes (section 28). Monies received by the Board are paid to the credit of the Receiver General and credited to a special account designated the National Harbours Board Special Account (section 24). The land under the jurisdiction of the Board is subject to the *Government Property Traffic Act*<sup>10</sup> and the Board does not pay taxes but makes grants under the *Municipal Grants Act*<sup>11</sup>.

Reference is made by the plaintiff to the case of *R. v. Southern Canada Power Co., Ltd.*<sup>12</sup> That action was commenced in the Exchequer Court by the Crown concerning damage to a railway train on an embankment operated by the CNR. The railway was the property of the Dominion of Canada and ownership had never been conveyed to the CNR although the company had been entrusted with its management and operation by statute and given the right to bring an action of this kind. Both the Supreme Court of Canada and the Privy Council held that the Crown was the proper party to bring the action. At page 927, Lord Maugham referred to the "admirably clear" statement of Mr. Justice Davis found in [1936] S.C.R. 4, at pages 8-9 as follows:

A preliminary objection was raised by the appellant at the trial and renewed before us that the Crown had no right to take these proceedings in the Exchequer Court of Canada, the contention being that the right of action was by statute vested in the Canadian National Railways Company and that that company could only sue in the ordinary courts and not in the

<sup>10</sup> R.S.C. 1970, c. G-10.

<sup>11</sup> R.S.C. 1970, c. M-15.

<sup>12</sup> [1937] 3 All E.R. 923 [P.C.].

notamment au port de Vancouver, dont les limites sont fixées par le gouverneur en conseil. Tout bien acquis ou détenu par le Conseil est dévolu à Sa Majesté du chef du Canada (paragraphe 11(2)). Les contrats adjudgés par le Conseil pour une somme supérieure à un certain montant doivent être approuvés par le gouverneur en conseil (paragraphe 13(3)) lequel établit des règlements pour la direction, la conduite et la gouverne du Conseil et de ses employés, ainsi que pour l'administration, la gestion, la régie des divers ports, ouvrages et biens dans sa juridiction [paragraphe 14(1)]. Tous les fonds reçus par le Conseil sont remis au receveur général du Canada; le ministre des Finances autorise les avances faites au Conseil à même les deniers non affectés du Fonds du revenu consolidé pour les fins du capital de roulement (article 28). Les deniers que le Conseil reçoit sont versés au crédit du receveur général dans un compte spécial appelé Compte spécial du Conseil des ports nationaux (article 24). Les terrains situés dans la juridiction du Conseil sont assujettis à la *Loi relative à la circulation sur les terrains du gouvernement*<sup>10</sup> et le Conseil ne paie pas de taxes mais accorde des subventions conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*<sup>11</sup>.

La demanderesse cite l'affaire *R. v. Southern Canada Power Co., Ltd.*<sup>12</sup>. Cette instance, engagée en Cour de l'Échiquier par la Couronne, portait sur les dommages causés à un chemin de fer dont l'emprise était exploitée par le CN. Le chemin de fer appartenait au Dominion du Canada qui ne l'avait jamais cédé au CN bien que la compagnie en ait eu la gestion et l'exploitation de par la législation ainsi que le droit d'engager une action de ce genre. Tant la Cour suprême du Canada que le Conseil privé ont statué que la Couronne était bel et bien la partie en droit d'engager l'action. À la page 927, lord Maugham cite l'exposé [TRADUCTION] «admirablement limpide» du juge Davis dans [1936] R.C.S. 4, aux pages 8 et 9:

[TRADUCTION] L'appelante avait excipé d'une exception préliminaire, qu'elle renouvela devant nous, soit que la Couronne n'avait pas le droit d'engager cette procédure devant la Cour de l'Échiquier du Canada, le droit d'action étant par législation dévolu à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, la compagnie ne pouvant ester que devant les juridic-

<sup>10</sup> S.R.C. 1970, chap. G-10.

<sup>11</sup> S.R.C. 1970, chap. M-15.

<sup>12</sup> [1937] 3 All E.R. 923 [P.C.].

Exchequer Court of Canada. The learned trial judge carefully reviewed the statutory law upon the subject and concluded, I think rightly, that the Crown was the owner of the railway and had never given up its right to sue for any claim it had in connection with the operation of the railway.

Again on the same page [9]:

While a right of action was given to the railway company by sec. 33 of the *Canadian National Railway Act*, R.S.C. 1927, ch. 172, and this action might have been taken in the name of the Canadian National Railways Company, His Majesty in right of the Dominion of Canada did not relinquish his right as owner to sue.

The Minister of Transport administers the *National Harbours Board Act* and under subsection 7(3) of the *Department of Transport Act*<sup>13</sup> the duties, powers and functions of the Minister extend to the National Harbours Board over which he has the control, regulation, management and supervision. In the present case when the collision occurred the National Harbours Board initially asked for the assistance of the Ministry of Transport in cleaning up the oil but soon realized that the Board itself did not have the resources to do the job and turned the handling of the clean-up over to the Ministry of Transport. Its actions in cleaning up the nuisance could, it is contended, be considered in connection with the control of the National Harbours Board by the Minister of Transport acting through his local officials. Defendants in their argument refer to subsection 6(2) of By-law A-1 being the operating regulations of the National Harbours Board<sup>14</sup> which reads as follows:

6. ...

(2) The Board may remove any encumbrance, obstruction, nuisance or possible cause of danger or damage at the risk and expense of the person who is responsible therefor.

They contend that there was no transfer by the National Harbours Board to the Department of Transport nor to the Crown of the right to sue for the expense incurred in having the nuisance removed by Clean Seas, the party engaged by the Department of Transport to undertake the work.

<sup>13</sup> R.S.C. 1970, c. T-15.

<sup>14</sup> [SOR/70-279] P.C. 1970-1135, June 23, 1970.

tions de droit commun et non devant la Cour de l'Échiquier du Canada. Le docte premier juge a soigneusement analysé le droit législatif sur le sujet pour conclure à bon droit je crois, que la Couronne était propriétaire du chemin de fer et n'avait jamais abandonné son droit d'ester pour toute créance qu'elle pouvait avoir au sujet de l'exploitation du chemin de fer.

À nouveau, sur la même page [9]:

[TRADUCTION] Certes, un droit d'action étant conféré à la compagnie ferroviaire par l'art. 33 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1927, chap. 172, l'instance aurait fort bien pu être engagée par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, mais Sa Majesté du chef du Dominion du Canada n'a pas renoncé à son droit d'ester en tant que propriétaire.

Le ministre des Transports est responsable de l'application de la *Loi sur le Conseil des ports nationaux* et, en vertu du paragraphe 7(3) de la *Loi sur le ministère des Transports*<sup>13</sup>, les devoirs, pouvoirs et fonctions du Ministre s'étendent au Conseil des ports nationaux dont il a le contrôle, la régie, la direction et la surveillance. En l'espèce, au moment de l'abordage, le Conseil des ports nationaux a d'abord demandé l'aide du ministre des Transports pour nettoyer la nappe de pétrole, mais il s'est rapidement rendu compte qu'il ne disposait pas des ressources nécessaires et il s'en est alors remis au ministère des Transports. Ces mesures prises pour le nettoyage de la nuisance peuvent, soutient-on, être considérées comme liées au contrôle que le ministre des Transports exerce sur le Conseil des ports nationaux par le biais de ses fonctionnaires locaux. Les défendeurs, dans leur plaidoirie, citent le paragraphe 6(2) du Règlement A-1, le *Règlement d'exploitation du Conseil des ports nationaux*<sup>14</sup> que voici:

6. ...

(2) Le Conseil peut enlever ou supprimer tout encombrement, obstacle, incommodité ou cause possible de dangers ou de dommages, aux risques et dépens du contrevenant.

Ils soutiennent qu'il n'y a eu aucun transfert du Conseil des ports nationaux au ministère des Transports ou à la Couronne du droit d'ester en répétition des débours engagés pour faire supprimer la nuisance par Clean Seas, le tiers engagé par le ministère des Transports pour effectuer le travail.

<sup>13</sup> S.R.C. 1970, chap. T-15.

<sup>14</sup> [DORS/70-279] C.P. 1970-1135, le 23 juin 1970.

Reference was made to the British Columbia case of *National Harbours Board v. Hildon Hotel (1963) Limited et al.*<sup>15</sup> where leaking oil from the hotel was accidentally pumped into the harbour. The Board took steps to get rid of the oil and charged the hotel company under the provisions of the by-law which contained somewhat similar provisions of those of the present by-law. The Court discussed the difference between private nuisance and public nuisance stating that plaintiff had no claim in so far as its right was vested in private nuisance. At page 644 the judgment refers to the words of Denning L.J. in *Southport Corporation v. Esso Petroleum Co. Ltd. et al.*<sup>16</sup> where he states:

The term "public nuisance" covers a multitude of sins, great and small.

The *Hildon Hotel* judgment goes on to say [at page 644]:

... the plaintiff here suffered no personal damage unless it can be said that the defendants' action invoked a statutory obligation on the plaintiff to expend monies to clean up the pollution. It is unnecessary however to speculate on the extent to which public nuisance may cover the present case, for it clearly comes under the heading of nuisance in art. 4(2) and (3) of the by-law, *supra*, and may properly be termed a "statutory nuisance".

It was the Harbours Board which brought the action, however. The defendant also refers to the Supreme Court of Canada case of *Langlois v. Canadian Commercial Corporation*<sup>17</sup> in which the judgment of Kerwin C.J. stated at page 956:

If the obligation in this case had been incurred on its own behalf, the decision of the Judicial Committee in *International Railway Company v. Niagara Parks Commission* ([1941] A.C. 328, [1941] 2 All E.R. 456, [1941] 3 D.L.R. 385, [1941] W.W.R. 338, 53 C.R.T.C. 1) would apply. It was there held that there was nothing to prevent an agent from entering into a contract on the basis that he is himself to be liable to perform it as well as his principal and that the Commissioners, having entered into a certain agreement "on their own behalf", as well as on behalf of the Crown, had done so on the express terms that they were to be liable for its fulfilment. By the latter part of s. 10 of the respondent's Act, the obligation here in question is to be taken to have been incurred on its own behalf. It is, therefore, in the same position as if it were not an agent for the Crown and it is subject to the general law of the province of Quebec, as the case was fought on the basis that it was the law of that province that was applicable.

<sup>15</sup> (1967), 64 D.L.R. (2d) 639 [B.C.S.C.].

<sup>16</sup> [1954] 2 Q.B. 182 [C.A.], at p. 196.

<sup>17</sup> [1956] S.C.R. 954.

On a cité l'espèce *National Harbours Board v. Hildon Hotel (1963) Limited et al.*<sup>15</sup>, de Colombie-Britannique, où le mazout qui avait fui de l'hôtel avait accidentellement été pompé dans le port. Le Conseil avait pris des mesures et facturé l'hôtel en vertu du règlement qui comportait des dispositions présentant certaines similitudes avec le Règlement en cause. La Cour débattit de la différence entre une nuisance publique et une nuisance privée pour dire que le demandeur n'avait pas de droit d'action dans la mesure où son droit découlait d'une nuisance privée. À la page 644, le jugement cite l'arrêt du lord juge Denning dans *Southport Corporation v. Esso Petroleum Co. Ltd. et al.*<sup>16</sup>:

[TRADUCTION] Le terme «nuisance publique» s'applique à une multitude de fautes, graves et vénielles.

Le jugement *Hildon Hotel* poursuit [à la page 644]:

[TRADUCTION] ... le demandeur ici n'a subi aucun dommage personnel à moins que l'on considère que l'acte des défenderesses fait entrer en jeu une obligation légale du demandeur d'affecter des deniers aux opérations de nettoyage. Il n'est pas nécessaire cependant de discourir sur la mesure dans laquelle la notion de nuisance publique s'applique au cas d'espèce, car manifestement celui-ci se range sous la rubrique nuisance des par. 4(2) et (3) du règlement précité et peut être qualifié de «nuisance de droit législatif».

C'est le Conseil qui avait engagé l'action cependant. La défenderesse cite aussi l'arrêt de la Cour suprême du Canada *Langlois v. Canadian Commercial Corporation*<sup>17</sup> où le juge en chef Kerwin dit, à la page 956:

[TRADUCTION] Si l'obligation en l'espèce avait été souscrite en son nom, la décision du Comité judiciaire *International Railway Company v. Niagara Parks Commission* ([1941] A.C. 328, [1941] 2 All E.R. 456, [1941] 3 D.L.R. 385, [1941] W.W.R. 338, 53 C.R.T.C. 1) s'appliquerait. Il y a été jugé que rien n'interdit au mandataire de contracter en son nom et de se rendre responsable de l'exécution du contrat en sus de son mandant; les commissaires, ayant contracté «en leur nom» tout autant qu'en celui de la Couronne, avaient expressément stipulé qu'ils seraient responsables de son exécution. De par l'art. 10 in fine de la Loi de l'intimée, l'obligation en cause doit être réputée souscrite en son nom. Elle est donc dans la même position que celui qui n'est pas mandataire de la Couronne; elle est régie par le droit commun de la province de Québec, l'affaire ayant été débattue sur la prémisse que le droit applicable était celui de cette province.

<sup>15</sup> (1967), 64 D.L.R. (2d) 639 [C.S.C.-B.].

<sup>16</sup> [1954] 2 Q.B. 182 [C.A.], à la p. 196.

<sup>17</sup> [1956] R.C.S. 954.

In the case of *Grant v. St. Lawrence Seaway Authority et al.*<sup>18</sup> it was held that civil proceedings for an injunction or a declaration in respect of an alleged public nuisance are open only to the Attorney General suing either alone or on the relation of another. In either case the Attorney General has an unfettered discretion in deciding whether to sue whereas a private person, unless he has sustained some special damage over and above that affecting the public at large or unless he is asserting some special statutory benefit, cannot bring an action to enjoin a public nuisance. This would appear to support plaintiff's contention that action is properly brought by Her Majesty the Queen rather than by the National Harbours Board.

Defendants refer to section 13 of the *National Harbours Board Act*, which, in subsection (1), provides that the Board shall call tenders by public advertisement for the execution of works unless *inter alia* the cost will not exceed \$15,000 or there is a pressing emergency in which delay would be injurious to the public interest, which is certainly the case here. Subsection (3) provides, however, that no contract for the execution of any such work shall be awarded without the approval of the Governor in Council in any event for an amount in excess of \$15,000 unless, *inter alia*, the amount of the contract as indicated by the tender of the person to whom the contract is to be awarded does not exceed \$50,000. There were, of course, no tenders in the present case and the cost greatly exceeded \$50,000. As stated in paragraph 17 of the agreed statement of facts the Harbour Board was notified of the collision and the Board's harbour master and the pollution control officer of the Department of Transport arrived at the scene of the collision, whereupon the harbour master requested that Clean Seas Canada Ltd. dispatch its equipment and men to the area of the collision as soon as possible to contain the oil. In accordance with an understanding between the Board and the Canadian Coast Guard, Department of Transport, based on an Interim National Contingency Plan designed for dealing with oil spills, the Board called upon the Canadian Coast Guard, Department of Transport and its resources for assistance whereupon the Department of Trans-

<sup>18</sup> (1960), 23 D.L.R. (2d) 252 (Ont. C.A.).

Dans l'arrêt *Grant v. St. Lawrence Seaway Authority et al.*<sup>18</sup>, il fut jugé qu'une instance au civil, en injonction ou en déclaration, portant sur une prétendue nuisance publique, était ouverte au procureur général étant seul ou de concert avec un tiers. Dans les deux cas, le procureur général détient le pouvoir discrétionnaire d'agir ou non alors qu'une personne privée, à moins d'avoir subi un dommage particulier supérieur à celui du public en général, ou à moins de se prévaloir d'un avantage spécial de droit législatif, ne peut engager une action en nuisance publique. Ce qui tend à confirmer l'argument de la demanderesse que l'action a, à bon droit, été engagée par Sa Majesté la Reine plutôt que par le Conseil des ports nationaux.

Les défendeurs citent l'article 13 de la *Loi sur le Conseil des ports nationaux*, lequel, en son paragraphe (1), porte que le Conseil doit demander par annonce publique des soumissions pour l'exécution de ses travaux à moins, par exemple, que le coût n'exécède pas 15 000 \$, ou dans les cas d'extrême urgence alors que tout retard serait préjudiciable à l'intérêt public, ce qui certainement était le cas ici. Cependant, le paragraphe (3) dispose qu'aucun contrat, pour l'exécution de quelque entreprise que ce soit, ne doit de toute façon être adjugé sans l'approbation du gouverneur en conseil pour un montant supérieur à 15 000 \$ sauf, notamment, si le montant du contrat indiqué par la soumission de la personne à qui le contrat doit être adjugé n'exécède pas 50 000 \$. Il n'y a eu, bien entendu, aucune soumission dans le cas présent et le coût a grandement dépassé 50 000 \$. Comme il est dit au paragraphe 17 de l'exposé conjoint des faits, le Conseil des ports a été notifié de l'abordage; le maître du port du Conseil, et le fonctionnaire du ministère des Transports chargé de la lutte contre la pollution se sont alors rendus sur les lieux de l'abordage, puis le maître du port a requis la présence du matériel et des hommes de Clean Seas Canada Ltd. sur les lieux de l'abordage dès que possible pour combattre la nappe de pétrole. Conformément à un arrangement intervenu entre le Conseil et la Garde côtière canadienne du ministère des Transports, arrangement fondé sur le Plan provisoire d'urgence nationale élaboré pour combattre les marées noires, le Conseil demanda l'aide

<sup>18</sup> (1960), 23 D.L.R. (2d) 252 (C.A. Ont.).

port took over command of the clean-up operations at the request of the Board, although the Board continued to provide assistance while all clean-up costs were paid for by the Department of Transport. While the Interim National Contingency Plan does not have the force of law, defendants do not contend that the Board and Department of Transport did not act prudently in the matter and I do not think it is incumbent upon defendants to raise the absence of approval by Order in Council as an issue preventing the National Harbours Board from claiming the costs incurred in this clean-up nor the Department of Transport acting on its behalf by engaging and paying for the services of Clean Seas, nor that the Crown cannot claim in the event that the National Harbours Board, its agent, could not as a result of the lack of such Order in Council. If anything, it appears to me that this is another reason why it was preferable to bring proceedings in the name of Her Majesty.

Plaintiff also relies on subsection (10) of section 33 of the *Fisheries Act*<sup>19</sup> which read at the time of institution of proceedings as follows:

33. ...

(10) No civil remedy for any act or omission is suspended or affected by reason that the act or omission is an offence under this section, and where, by reason of the occurrence or existence in, upon or adjacent to any water frequented by fish of any condition resulting from an act or omission by a person that is an offence under this section, the Minister directs any action to be taken by or on behalf of the Crown to repair or remedy the condition or reduce or mitigate any damage to or destruction of life or property that has resulted or may reasonably be expected to result from its occurrence or existence, the costs and expenses of and incidental to the taking of such action, to the extent that such costs and expenses can be established to have been reasonably incurred in the circumstances, are recoverable by the Crown from that person with costs in proceedings brought or taken therefor in the name of Her Majesty in any court of competent jurisdiction.

While there was no formal direction by the Minister to clean-up the oil spill, the Minister of Fisheries, who happened to be the Member of Parliament for West Vancouver-Howe Sound at the time, attended personally at the scene of the oil clean-up and observed and generally supervised the work that was being done under the direction

<sup>19</sup> R.S.C. 1970, c. F-14, as amended by [R.S.C. 1970] (1st Supp.), c. 17 [s. 3].

de la Garde côtière canadienne et de ses ressources et le ministère des Transports prit la direction des opérations de nettoyage à la demande du Conseil. Le Conseil continua de fournir de l'aide, mais tout le coût du nettoyage fut payé par le ministère des Transports. Certes, le Plan provisoire d'urgence nationale n'avait pas force de loi, mais les défendeurs ne prétendent pas que le Conseil et le ministère des Transports n'ont pas agi prudemment dans l'affaire et ce n'est pas aux défendeurs, je crois, de faire valoir que l'absence de décret d'approbation interdit au Conseil des ports nationaux de réclamer les dépenses engagées lors de ce nettoyage et au ministère des Transports de retenir et de payer les services de Clean Seas en son nom, et enfin à la Couronne d'ester, au cas où le Conseil des ports nationaux, son mandataire, ne le pourrait en raison de l'absence dudit décret. C'était là plutôt une raison supplémentaire d'engager la procédure au nom de Sa Majesté.

La demanderesse invoque aussi le paragraphe (10) de l'article 33 de la *Loi sur les pêcheries*<sup>19</sup> libellé, au moment où l'action fut engagée, comme suit:

33. ...

(10) Aucun recours devant les tribunaux civils pour un acte ou une omission n'est suspendu ni affecté du fait que l'acte ou l'omission constitue une infraction au présent article et, lorsqu'il se produit ou qu'il existe dans, sur ou près de toutes eaux poissonneuses une situation résultant du fait qu'une personne s'est rendue coupable d'un acte ou d'une omission constituant une infraction en vertu du présent article, si le Ministre ordonne que des mesures soient prises, par la Couronne ou pour son compte, en vue de redresser la situation ou d'y remédier ou de réduire ou d'atténuer tout dommage causé à la vie ou aux biens ou toute destruction de ceux-ci qui sont ou risquent normalement de devenir une conséquence de cette situation, les frais directs et indirects relatifs à ces mesures, pour autant que l'on puisse établir qu'ils ont été normalement encourus dans les circonstances, peuvent être recouverts par la Couronne sur cette personne en même temps que les frais des poursuites intentées ou engagées à cette fin au nom de Sa Majesté devant tout tribunal compétent.

Le ministre des Pêches n'a donné aucune directive formelle de procéder au nettoyage mais, comme il était député de West Vancouver-Howe Sound à l'époque, il y a assisté et a supervisé les opérations entreprises sous la direction des ministères des Transports et de l'Environnement (Pêches) et de Clean Seas Canada Ltd. On reconnaît au paragra-

<sup>19</sup> S.R.C. 1970, chap. F-14, modifié par [S.R.C. 1970] (1<sup>er</sup> Supp.), chap. 17 [art. 3].

of the Ministries of Transport and Environment (Fisheries) and Clean Seas Canada Ltd. It is admitted in paragraph 28 of the agreed statement of facts that he believed he had the power or authority as Minister of Fisheries to direct that clean-up action be taken. Under the circumstances, it would appear there was no need for written direction, his presence at the scene constituting at least approval of what was being done. Defendants further argue subsection (10) is not operative unless the violators are guilty of an offence which was not the case in the present circumstances.

Subsection (8) of section 33 reads as follows:

33. ...

(8) In a prosecution for an offence under this section or section 33.4, it is sufficient proof of the offence to establish that it was committed by an employee or agent of the accused whether or not the employee or agent is identified or has been prosecuted for the offence, unless the accused establishes that the offence was committed without his knowledge or consent and that he exercised all due diligence to prevent its commission.

It may introduce the doctrine of *respondeat superior* but it was the pilot who was found responsible by the judgment of Collier J. for the collision which resulted in the oil spill. He has not been prosecuted for the offence and, in any event, it was committed without the knowledge or consent of the defendant vessel or owners nor was there any lack of diligence on their part in preventing the collision. The defendants argue that subsection (10) merely gives a right of recovery from the person responsible for the offence—that is to say, the compulsory pilot, licensed by the Canadian government itself, so that an estoppel would operate against the present claim.

There is considerable force in the defendants' argument that in the absence of proof of commission of an offence which is not in issue before the Court in these proceedings, or in any event an offence for which defendants can be held liable, section 33 of the *Fisheries Act* cannot be invoked to justify plaintiff's claim. It is true that the *Fisheries Act* as a whole did not appear to give authority for the cleaning up of oil spills despite the fact that they are undoubtedly severely damaging to fisheries. Nevertheless, the Minister was present and assisted in directing the clean-up and

phe 28 de l'exposé conjoint des faits que le Ministre croyait détenir le pouvoir et l'autorité, en tant que ministre des Pêches, d'ordonner le nettoyage. Dans ces circonstances, il semblerait que sa présence sur les lieux rendait superflue toute directive écrite et constituait à tout le moins une approbation de ce qui se faisait. Mais les défendeurs soutiennent de plus que le paragraphe (10) n'est pas applicable à moins que les contrevenants ne soient coupables d'une infraction, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Voici le paragraphe (8) de l'article 33:

33. ...

(8) Dans la poursuite d'une infraction prévue au présent article ou à l'article 33.4, il suffit, pour établir l'infraction, de démontrer qu'elle a été commise par un employé ou un mandataire de l'accusé, que cet employé ou mandataire soit ou non identifié ou qu'il ait été poursuivi ou non pour cette infraction, à moins que cet accusé n'établisse d'une part que la contravention a été commise sans qu'il le sache ou y consente et d'autre part qu'il s'est dûment appliqué à prévenir sa commission.

La doctrine *respondeat superior* peut être ainsi introduite, mais c'est le pilote que le jugement du juge Collier a reconnu responsable de l'abordage dont résulta le déversement d'hydrocarbures. Il n'a pas été poursuivi pour l'infraction et, de toute façon, elle a été commise à l'insu du navire défendeur et de ses propriétaires et sans leur consentement, et il n'y a eu aucun manque de diligence de leur part à prévenir l'abordage. Les défendeurs argumentent que le paragraphe (10) ne fait qu'accorder un droit de répétition du responsable de l'infraction, c'est-à-dire du pilote obligatoire, breveté par le gouvernement canadien lui-même, de sorte qu'il y aurait *estoppel* opérant une fin de non-recevoir à la demande.

L'argument des défendeurs, qu'en l'absence de preuve de perpétration d'une infraction, qui n'est pas en cause dans l'instance dont la Cour est saisie et dont de toute façon les défendeurs peuvent être tenus responsables, on ne saurait faire valoir l'article 33 de la *Loi sur les pêcheries* comme fondement de la demande, a beaucoup de poids. Il est vrai que la *Loi sur les pêcheries*, prise globalement, ne paraît attribuer aucun pouvoir de nettoyage des déversements d'hydrocarbures même si, cela ne fait aucun doute, ceux-ci sont fort dommageables pour la pêche. Néanmoins le Ministre était

undoubtedly acted properly in doing so and might perhaps be said to have been acting on behalf of the Crown in so doing. In any event, plaintiff's right to claim does not rely solely on the provisions of the *Fisheries Act*.

In further support of proceedings being brought in the name of the Crown plaintiff also invokes the doctrine of *parens patriae* contending that the Attorney General not only represents Her Majesty's interests but is the guardian of the public interest generally. This involves the institution of proceedings in cases of public nuisance. In the text by G. S. Robertson, *The Law and Practice of Civil Proceedings by and against the Crown and Departments of the Government* [London: Stevens and Sons, Limited, 1908], I find the statement at page 2:

The right of the Crown, however, to proceed by prerogative process is often specifically preserved, and still exists, unless specifically forbidden; and it is not seldom exercised, in spite of a special provision for suits by or against a particular Government department.

The general principle has been recognized in the American Courts in the case of the *State of California, by and through the Department of Fish and Game v. S.S. Bournemouth*<sup>20</sup> in which at page 929 the general observation appears:

Oil pollution of the nation's navigable waters by seagoing vessels both foreign and domestic is a serious and growing problem. The cost to the public, both directly in terms of damage to the water and indirectly of abatement is considerable. In cases where it can be proven that such damage to property does in fact occur, the governmental agencies charged with protecting the public interest have a right of recourse in rem against the offending vessel for damages to compensate for the loss.

There appears to me to be little doubt that an oil spill constitutes a public nuisance and that it is important that it should be cleaned up as rapidly as possible to mitigate the damages caused by it. Whether this is done by the National Harbours Board or the Department of Transport it would not be going too far to say that the Crown is under at least a moral, if not a legal, obligation to see

<sup>20</sup> 307 Fed. Supp. 922 (U.S.D.C. 1969).

présent et aide à diriger le nettoyage, à bon droit, agissant alors, pourrait-on dire, au nom de la Couronne. De toute façon, le droit d'action de la demanderesse n'est pas fondé uniquement sur la

*a* *Loi sur les pêcheries*.

Pour justifier encore que l'instance puisse être engagée au nom de la Couronne, la demanderesse fait valoir la doctrine *parens patriae* soutenant que le procureur général non seulement représente les intérêts de Sa Majesté, mais est aussi le gardien de l'intérêt public en général. Ce qui impliquerait le droit d'engager une instance en cas de nuisance publique. Dans un texte de G. S. Robertson intitulé: *The Law and Practice of Civil Proceedings by and against the Crown and Departments of the Government* (Le droit et la procédure des actions civiles engagées par ou contre la Couronne et les ministères du gouvernement) [Londres, Stevens and Sons, Limited, 1908], je trouve l'énoncé suivant à la page 2:

[TRADUCTION] Cependant le droit de la Couronne d'agir de par sa prérogative, souvent expressément préservé, demeure sauf interdiction formelle; il n'est pas rare qu'il soit exercé même lorsque existe une disposition spéciale autorisant les actions par ou contre un ministère particulier du gouvernement.

Ce principe général a été reconnu par les tribunaux américains dans l'arrêt *State of California, by and through the Department of Fish and Game v. S.S. Bournemouth*<sup>20</sup> où, à la page 929, on trouve l'observation générale suivante:

[TRADUCTION] La pollution par le pétrole des eaux navigables de la Nation par les navires hauturiers tant étrangers que nationaux constitue un problème inquiétant, et qui s'aggrave. Le coût pour le public tant directement sur le plan de la pollution même qu'indirectement sur le plan de sa réduction est considérable. Dans les cas où il peut être prouvé qu'un tel dommage aux biens est effectivement causé, les agences gouvernementales chargées de protéger l'intérêt public ont un droit de recours *in rem* contre le navire contrevenant en dommages-intérêts, en réparation de la perte.

Nul doute, un déversement d'hydrocarbures constitue une nuisance publique qu'il importe de nettoyer au plus vite afin de réduire les dommages. Que cela soit fait par le Conseil des ports nationaux ou le ministère des Transports, peu importe; ce n'est pas trop s'avancer que de dire que la Couronne a au moins l'obligation morale, sinon légale, d'y pallier. Dans l'arrêt *Attorney General v.*

<sup>20</sup> 307 Fed. Supp. 922 (U.S.D.C. 1969).

that this is undertaken. In the case of *Attorney General v. P. Y. A. Quarries Limited*,<sup>21</sup> Denning L.J., as he then was, stated at page 190 in distinguishing between a public nuisance and a private nuisance:

The classic statement of the difference is that a public nuisance affects Her Majesty's subjects generally, whereas a private nuisance only affects particular individuals.

He goes on to state [at page 190]:

So here I decline to answer the question how many people are necessary to make up Her Majesty's subjects generally. I prefer to look to the reason of the thing and to say that a public nuisance is a nuisance which is so widespread in its range or so indiscriminate in its effect that it would not be reasonable to expect one person to take proceedings on his own responsibility to put a stop to it, but that it should be taken on the responsibility of the community at large.

The question of whether plaintiff can recover for expenses incurred cleaning up the oil spill from private property will be dealt with later when I come to consider the question of damages but I have little doubt that a serious oil spill, even if it originated outside the limits of the Port of Vancouver (see paragraph 15 of agreed statement of facts), which drifted into the harbour and on to the foreshore, constituted a public nuisance. In the case of *The Attorney-General for the Dominion of Canada v. Ewen and The Attorney-General for the Dominion of Canada v. Munn*,<sup>22</sup> the cause of action dealt with a claim for injunctions restraining the defendants, their servants, agents or workmen from permitting offal or remnants of fish or other deleterious matter to pass into the Fraser River. At page 470 the judgment states:

The defendant's first ground is that, as the Dominion Legislature has expressly legislated with respect to offal, and imposed fines and imprisonment for any infraction of the law to be recovered before Justices of the Peace, therefore this Court has not power to impose an additional penalty by way of injunction and he relies on the *Institute of Patent Agents v. Lockwood*, (1849) App. Cas. 347.

If this was an action to recover damages for allowing the offal to escape into the river, there would be great force in the contention, but what the plaintiff seeks to restrain is the nuisance which arises from the defendant's neglecting to comply with the law; the nuisance affects the public, and

<sup>21</sup> [1957] 2 Q.B. 169 [C.A.].

<sup>22</sup> (1895), 3 B.C.R. 468 [B.C.S.C.].

*P. Y. A. Quarries Limited*<sup>21</sup>, le lord juge Denning, alors simple juge, dit à la page 190 lorsqu'il distingue une nuisance publique d'une nuisance privée:

[TRADUCTION] L'exposé classique de la différence c'est qu'une nuisance publique porte préjudice aux sujets de Sa Majesté en général, alors qu'une nuisance privée n'atteint que certains d'entre eux.

Il poursuit [à la page 190]:

[TRADUCTION] Aussi je ne m'interrogerai pas sur le nombre de gens qu'il faut pour dire qu'il s'agit des sujets de Sa Majesté en général. Je préfère m'intéresser à la raison d'être de la chose et dire qu'une nuisance publique est une nuisance de portée si générale et si aveugle dans ses effets qu'il ne serait pas raisonnable de s'attendre à ce qu'un individu engage seul, de son propre chef, une action en justice pour y mettre fin, mais qu'elle devrait être la responsabilité de la collectivité en général.

La question du recouvrement par la demanderesse des dépenses qu'elle a engagées pour nettoyer les rejets d'hydrocarbures sur des propriétés privées fera l'objet de développements ultérieurs lorsque j'étudierai la question des dommages, mais je ne saurais douter qu'un déversement grave d'hydrocarbures, même s'il a eu lieu hors des limites du port de Vancouver (voir le paragraphe 15 de l'exposé conjoint des faits), constituait une nuisance publique, la nappe ayant dérivé dans le port et été rejetée sur les rives. Dans l'arrêt *The Attorney-General for the Dominion of Canada v. Ewen and The Attorney-General for the Dominion of Canada v. Munn*<sup>22</sup>, la demande consistait en une demande d'injonctions pour faire interdire aux défendeurs, à leurs préposés, mandataires ou employés, de rejeter les restes de poisson, ou d'autres matières délétères, dans le fleuve Fraser. À la page 470 du jugement, on dit:

[TRADUCTION] Le premier moyen du défendeur est que, l'assemblée législative du Dominion ayant légiféré expressément sur les déchets de poisson et imposé des peines d'amende et d'emprisonnement pour infraction à la loi, imputables devant des juges de paix, il s'ensuit que la Cour ne saurait imposer une peine supplémentaire par voie d'injonction, et le défendeur d'invoquer l'arrêt *Institute of Patent Agents v. Lockwood* (1849), App. Cas. 347.

S'il s'agissait d'une action en dommages-intérêts pour rejet des déchets de poisson dans le fleuve, l'argument serait irrésistible, mais ce que le demandeur veut faire interdire, c'est la nuisance causée par le manquement à la loi du défendeur; cette nuisance porte préjudice au public et, qu'il y ait ou non une loi

<sup>21</sup> [1957] 2 Q.B. 169 [C.A.].

<sup>22</sup> (1895), 3 B.C.R. 468 [C.S.C.-B.].



whether or not there was any law prohibiting the placing of the offal in the river, the defendant would be liable for a nuisance, even if it arose from doing a lawful act . . . .

An Australian case in the Supreme Court of New South Wales, that of *The "Wagon Mound"* (No. 2)<sup>23</sup> is of interest. A spillage of oil occurred from the vessel into the harbour while bunkering. It was held that although the result of the spillage was not reasonably foreseeable the defendant was not liable in negligence but the court found that the spillage created a public nuisance. The headnote reads in part:

. . . (i) that plaintiffs could not maintain claim based on private nuisance because there was no interference with use and enjoyment by plaintiffs of their land, but liability for public nuisance was not restricted to cases of injury to plaintiffs' interests in their land, nor was it essential that the nuisance should emanate from defendant's land; that, if defendant created a nuisance and there was then a public nuisance on navigable waters open to the public, defendant was *prima facie* liable, although it was not negligent; (ii) that presence of large quantity of oil on harbour waters constituted a public nuisance; (iii) that plaintiffs suffered "particular injury" in that they suffered serious losses which other members of the public did not suffer. . . .

(The oil took fire in the harbour and damaged plaintiffs' vessel.)

Defendants contend that the Crown cannot recover on the basis of a public nuisance having been caused, as it has not suffered special damage to property or chattels. The admitted facts disclose, however, that approximately 211 tons of fuel oil escaped into waters both adjacent to and in the Port of Vancouver being deposited in part on the foreshore and onto beaches below the high water line. Forty commercial fishermen had fouled hulls and commercial fishing gear and approximately \$12,600 was paid by Her Majesty to them respecting these complaints. Her Majesty owns lands described in paragraph 30 of the agreed statement of facts including the foreshore and bed of the public harbour of Burrard Inlet and Stanley Park. Oil reached the foreshore at points along approximately 25 miles of coastline (paragraph 32) and there was a likelihood that if it was not cleaned up from the beaches further high tides would refloat and redistribute it onto previously clean area.

<sup>23</sup> [1963] 1 Lloyd's Rep. 402 [Aus. S.C.].

interdisant de rejeter les déchets de poisson dans le fleuve, le défendeur en est responsable, même si elle découlait d'un acte licite . . .

Un arrêt australien de la Cour suprême de la Nouvelle-Galles du Sud, l'arrêt *The «Wagon Mound»* (No. 2)<sup>23</sup>, est intéressant. Il y eut déversement d'hydrocarbures dans le port par un navire qui faisait du mazout. On jugea que le résultat du déversement n'étant pas raisonnablement prévisible, le défendeur n'était pas responsable de négligence, mais que le déversement créait néanmoins une nuisance publique. Voici un extrait du sommaire:

[TRADUCTION] . . . (i) que les demandeurs ne pouvaient fonder leur demande sur une nuisance privée parce qu'aucun trouble d'usage ou de jouissance de leur terrain ne portait préjudice aux demandeurs, mais la responsabilité pour cause de nuisance publique n'était pas restreinte aux cas de préjudice au droit réel des demandeurs sur leur terrain, et il n'était pas essentiel que la nuisance émane du terrain du défendeur; que si le défendeur créait une nuisance et qu'il y avait alors nuisance publique sur les eaux navigables ouvertes au public, de prime abord le défendeur était responsable, même s'il n'avait pas été négligent; (ii) que la présence d'une grande quantité de pétrole sur les eaux du port constituait une nuisance publique; (iii) que les demandeurs ont subi un «préjudice particulier» en ce qu'ils ont subi des pertes sérieuses que n'a pas subies le public en général . . .

(Le pétrole avait pris feu dans le port et avarié le navire des demandeurs.)

Les défendeurs soutiennent que la Couronne ne saurait avoir un droit de répétition pour cause de nuisance publique puisqu'elle n'a pas subi de dommage spécifique à ses biens, meubles ou immeubles. Les faits reconnus montrent cependant qu'environ 211 tonnes de mazout ont été déversées tant dans les eaux du port de Vancouver que dans les eaux adjacentes et qu'elles ont atteint une partie des rives et des plages, en deçà de la ligne des hautes eaux. Quarante pêcheurs commerciaux ont vu leurs embarcations et engins de pêche commerciale salis et Sa Majesté leur a versé environ 12 600 \$ en dédommagement. Sa Majesté est propriétaire des terrains décrits au paragraphe 30 de l'exposé conjoint des faits, y inclus les rives et le lit du havre public de l'anse Burrard et du parc Stanley. Le pétrole a atteint la rive en divers points de la côte sur environ 25 milles (paragraphe 32) et on pouvait craindre, si on ne procédait pas au nettoyage de ces plages, que les marées ultérieures

<sup>23</sup> [1963] 1 Lloyd's Rep. 402 [S.C. Austr.].

There are a number of public beaches, parks and thirteen marinas in the area and scuba diving takes place at a place where the underwater region has been declared a reserve. The Department of Transport, on behalf of Her Majesty, administers within the boundaries of the Port of Vancouver various government floats and wharves owned by Her Majesty which were in danger of being fouled if the oil had not been cleaned up. There were 439 leases respecting properties owned by Her Majesty in areas surrounding the Port of Vancouver (paragraph 12). It is difficult to see how defendants can contend that the Crown has not suffered any special damage to property or chattels.

Defendants contend, however, that since the Crown has statutory remedies in the form of fines for oil pollution and civil liability in certain circumstances, it should be limited to those remedies. Reference was made to Part XX of the *Canada Shipping Act* inserted by chapter 27 of the Second Supplement of the 1970 Revised Statutes dealing with pollution and specifically to section 734 which creates civil liability and specifically authorizes proceedings to be instituted by Her Majesty against the owners of the ships and the owners of the pollutant to recover the reasonable costs of reducing or mitigating the damage which may reasonably be expected to result from the discharge.

The existence of such a statutory remedy does not, I believe, deprive Her Majesty of the right to exercise common law rights available to Her, nor does the jurisprudence referred to by defendants in support of this justify such a general conclusion. I have dealt with the *Attorney-General v. Ewen* case (*supra*) and the case of *Barraclough v. Brown, et al.*,<sup>24</sup> merely dealt with Court jurisdiction and did not involve the Crown. The case of *Attorney-General of Canada v. Brister et al.*<sup>25</sup> in the Nova Scotia Supreme Court led to a divided opinion, the learned judges dividing 2 to 2 on this issue although agreeing in the appeal for other reasons. I find of particular interest the statement of Smiley J. at pages 72-73:

le ramèneraient dans des secteurs propres. Plusieurs plages publiques, des parcs et treize ports de plaisance se trouvent dans le secteur et il se fait de la plongée sous-marine en un lieu où le fond marin a été désigné réserve naturelle. Le ministère des Transports, au nom de Sa Majesté, administre dans les limites du port de Vancouver divers quais et quais flottants du gouvernement, appartenant à Sa Majesté, qui risquaient d'être salis si le pétrole n'était pas enlevé. Sa Majesté avait consenti 439 baux au sujet de propriétés lui appartenant dans le voisinage du port de Vancouver (paragraphe 12). Il est difficile de comprendre comment les défendeurs peuvent prétendre que la Couronne n'a pas subi de dommages spécifiques à ses biens, meubles ou immeubles.

Mais les défendeurs soutiennent que, puisque la Couronne possède des recours légaux, sous forme d'amendes pour pollution par hydrocarbures et en responsabilité civile dans certains cas, elle devrait être restreinte à ces recours. On a cité la Partie XX de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, insérée par le chapitre 27 du deuxième supplément des Statuts révisés de 1970, qui traite de pollution et plus précisément l'article 734 qui crée une responsabilité civile et autorise expressément Sa Majesté à agir contre les propriétaires des navires et les propriétaires des polluants, en répétition du coût raisonnable engagé pour réduire ou pallier le dommage raisonnablement appréhendé à la suite du déversement.

L'existence de ce recours légal ne prive pas, je crois, Sa Majesté de son droit d'exercer les droits que lui donne la *common law*, et d'ailleurs la jurisprudence qu'ont citée les défendeurs à cet égard ne justifie pas une conclusion aussi générale. J'ai déjà traité de l'arrêt *Attorney-General v. Ewen* (précité) et l'arrêt *Barraclough v. Brown, et al.*<sup>24</sup> ne portait que sur la compétence de la Cour; il n'impliquait pas la Couronne. Dans l'affaire *Attorney-General of Canada v. Brister et al.*<sup>25</sup>, en Cour suprême de Nouvelle-Écosse les avis furent partagés, les savants juges étant divisés deux contre deux sur la question, tout en étant d'accord sur l'appel pour d'autres motifs. L'exposé du juge Smiley, aux pages 72 et 73, me paraît particulièrement intéressant:

<sup>24</sup> [1897] A.C. 615 [H.L.].

<sup>25</sup> [1943] 3 D.L.R. 50 [N.S.S.C.].

<sup>24</sup> [1897] A.C. 615 [H.L.].

<sup>25</sup> [1943] 3 D.L.R. 50 [C.S.N.-É.].

In 1 Hals. (2nd ed.), p. 11, para. 11, appears the following statement taken from the decision of Willes J. in *Wolverhampton New Waterworks Co. v. Hawkesford*, 6 C.B. (N.S.) 336 at p. 356, 141 E.R. 486:

“There are three classes of cases in which a liability may be established founded upon a statute. One is where there was a liability existing at common law, and that liability is affirmed by a statute, which gives a special and peculiar form of remedy different from the remedy which existed at common law. There, unless the statute contains words which expressly or by necessary implication exclude the common law remedy, the party suing has his election to pursue either that or the statutory remedy. The second class of cases is where the statute gives the right to sue merely, but provides no particular form of remedy. There the party can only proceed by action at common law. But there is a third class, viz., where a liability not existing at common law is created by a statute which, at the same time, gives a special and particular remedy for enforcing it . . . . The remedy provided by the statute must be followed, and it is not competent to the party to pursue the course applicable to cases of the second class.”

Paragraph 11 proceeds as follows: “In each case, however, in deciding whether a statutory remedy is, or is not, intended to be the only remedy for breach of the statutory duty, the particular statute must be examined. And even where the ordinary remedy by action for damages is excluded, there may also be a concurrent remedy by injunction.”

In my opinion the *Navigable Waters' Protection Act* does not exclude any remedy which existed under the common law previous to its enactment.

Defendants further contend that the Crown, having elected the remedy of abatement is unable to proceed with any other remedy, relying on the very ancient *Baten's Case*<sup>26</sup> which held that a nuisance may be redressed by action, or by the party aggrieved entering and abating the nuisance, but in the latter case he shall not have an action nor recover damages, and on the cases of *Ewen* and *Brister* (*supra*) and on the case of *Lagan Navigation Company v. Lambeg Bleaching, Dyeing and Finishing Company, Limited*<sup>27</sup> in which the headnote states: “The abatement of a nuisance by a private individual is a remedy which the law does not favour.” Here we are dealing with the Crown which, through agents, took steps to abate the nuisance, and under contemporary conditions of increasing danger of serious ecological damage from oil spills, it is indisputable that this should be done immediately and is not an alternative remedy to claiming compensation for the dam-

<sup>26</sup> (1599), 9 Co. Rep. 53 b; 77 E.R. 810 [*In Communi Banco*].

<sup>27</sup> [1927] A.C. 226 [H.L.].

[TRADUCTION] Dans 1 Hals. (2<sup>e</sup> éd.), p. 11, par. 11, on trouve l'extrait suivant de la décision du juge Willes dans l'espèce *Wolverhampton New Waterworks Co. v. Hawkesford*, 6 C.B. (N.S.) 336, à la p. 356, 141 E.R. 486:

«Il existe trois genres de cas de responsabilité fondée sur une législation. Premièrement, il y a d'abord responsabilité en *common law*, mais cette responsabilité est confirmée par la loi, qui donne un recours spécial et particulier, différent du recours en *common law*. À moins que la loi ne comporte des termes qui, expressément ou par implication nécessaire, excluent le recours en *common law*, la partie qui agit peut alors choisir ce recours ou le recours légal. Le second genre, c'est lorsque la loi se borne à attribuer un droit d'agir, sans spécifier la forme particulière du recours. Alors la partie ne peut agir que par l'action de *common law*. Mais il existe un troisième genre: lorsqu'il n'y a pas responsabilité en *common law*, mais que la loi en crée une, tout en prévoyant un recours spécial et particulier pour son application . . . . On doit se prévaloir du recours prévu par la loi et il n'appartient pas à la partie agissante d'emprunter la voie applicable aux espèces du second genre.»

Le paragraphe 11 poursuit: «Dans chaque cas, cependant, pour décider si on entend que le recours légal soit ou non l'unique recours réprimant l'infraction à l'obligation légale, il faut examiner la loi particulière en cause. Et, même lorsque le recours ordinaire en dommages-intérêts est exclu, le recours concomitant en injonction peut demeurer.»

À mon avis, le *Navigable Waters' Protection Act* n'exclut aucun recours de *common law* existant avant son adoption.

Les défendeurs font en outre valoir que la Couronne, ayant choisi un recours, celui de réduire le dommage, ne saurait se prévaloir d'un autre, et de citer l'antique *Baten's Case*<sup>26</sup> où il fut jugé que celui à qui la nuisance porte préjudice peut y pallier soit par une action en justice, soit par entrée sur les lieux et suppression de la nuisance, mais que, dans ce dernier cas, il perd son droit d'action en dommages-intérêts, et les arrêts *Ewen* et *Brister* (précités) ainsi que l'arrêt *Lagan Navigation Company v. Lambeg Bleaching, Dyeing and Finishing Company, Limited*<sup>27</sup> dont le sommaire dit [TRADUCTION] «La suppression d'une nuisance par un individu privé est un recours que la loi ne favorise pas.» Ici nous avons affaire à la Couronne qui, par ses mandataires, a pris des mesures pour parer à la nuisance; or, dans les conditions contemporaines de danger croissant de dommage écologique grave en cas de déversement d'hydrocarbures, il ne fait aucun doute qu'il faille

<sup>26</sup> (1599), 9 Co. Rep. 53 b; 77 E.R. 810 [*In Communi Banco*].

<sup>27</sup> [1927] A.C. 226 [H.L.].

ages caused by the spill.

To decide otherwise would constitute an unjust enrichment for defendants who were admittedly incapable of cleaning up the spill themselves, but whose vessel created the nuisance, whether the action can be based on negligence for which they are responsible or not.

Defendants made one further argument namely, that even if the Crown has jurisdiction with respect to navigable waterways, this is restricted to areas of federal jurisdiction. It has already been stated (*supra*) that as a result of the *Reference re Ownership of the Bed of the Strait of Georgia and Related Areas*, Her Majesty, in the present case, does not claim ownership of the water rights within the Georgia Straits. I do not believe that it follows, however, that Her Majesty in Right of Canada cannot take any responsibility for abatement of a public nuisance occurring therein and more specifically the area in question, including Burrard Inlet under the jurisdiction of the National Harbours Board, which by the Six Harbours Agreement was declared to be a public harbour, the property of Canada.

The case of *Dominion of Canada v. Province of Ontario*<sup>28</sup> adds little to this contention, merely confirming that there is a distinction between the Crown in Right of Canada and the Crown in Right of a Province, as in the *Ewen* case (*supra*).

Before concluding this part of the reasons reference might also be made to section 16 of the *Interpretation Act*<sup>29</sup> which reads:

16. No enactment is binding on Her Majesty or affects Her Majesty or Her Majesty's rights or prerogatives in any manner, except only as therein mentioned or referred to.

In conclusion, therefore, I find that the present proceedings are properly brought in the name of Her Majesty the Queen in Right of Canada whether they have been brought on behalf of and in place of the National Harbours Board which might perhaps have brought them, or as owners of the works and property in the Harbour of Vancouver

réagir immédiatement sans que cela constitue une solution de rechange au recours judiciaire en réparation des dommages causés par le déversement.

En décider autrement constituerait un enrichissement sans cause des défendeurs, qui ont reconnu être incapables de procéder eux-mêmes au nettoyage, mais dont le navire a causé la nuisance, que l'action soit fondée sur la négligence dont ils sont responsables ou non.

Les défendeurs ont un dernier moyen à faire valoir: même si les eaux navigables sont de la compétence de la Couronne, celle-ci se limite à la juridiction fédérale. Il a été dit (ci-dessus) qu'en conséquence de l'affaire *Reference re Ownership of the Bed of the Strait of Georgia and Related Areas*, Sa Majesté ne prétend pas, en l'espèce, à la propriété des eaux du détroit. Mais je ne crois pas qu'il s'ensuive que Sa Majesté du chef du Canada ne puisse assumer la responsabilité de pallier la nuisance publique qui s'y produit, plus particulièrement dans le secteur en cause, y compris l'anse Burrard, qui est de la compétence du Conseil des ports nationaux, ayant été désigné havre public et propriété du Canada par la Convention des six ports.

L'arrêt *Dominion of Canada v. Province of Ontario*<sup>28</sup> n'apporte que peu d'eau au moulin puisqu'il ne fait que confirmer la distinction qu'il faut établir entre la Couronne du chef du Canada et la Couronne du chef de la province, comme dans l'arrêt *Ewen* (précité).

Avant de conclure cette partie des motifs, on citera l'article 16 de la *Loi d'interprétation*<sup>29</sup> que voici:

16. Nul texte législatif de quelque façon que ce soit ne lie Sa Majesté ni n'a d'effet à l'égard de Sa Majesté ou sur les droits et prérogatives de Sa Majesté, sauf dans la mesure y mentionnée ou prévue.

En conclusion, donc, je juge que l'instance présente a, à bon droit, été engagée au nom de Sa Majesté la Reine du chef du Canada, qu'elle l'ait été au nom et en lieu et place du Conseil des ports nationaux, qui aurait peut-être pu l'engager, ou à titre de propriétaire des ouvrages et biens du port de Vancouver, dont l'administration, la gestion et

<sup>28</sup> [1910] A.C. 637 [P.C.].

<sup>29</sup> R.S.C. 1970, c. I-23.

<sup>28</sup> [1910] A.C. 637 [P.C.].

<sup>29</sup> S.R.C. 1970, chap. I-23.

ver transferred to the Board for administration, management and control, and other real property within Burrard Inlet *inter alia*, or whether as a result of a general right to take action with respect to a public nuisance and mitigate damages which might foreseeably result therefrom. There is also an arguable case that action might perhaps have been taken by plaintiff under the provisions of the *Fisheries Act*, as among the terms and conditions with respect to the admission of British Columbia into the Union of the Dominion of Canada on May 16, 1871, it was agreed that Canada would assume and defray the charges for the protection and encouragement of fisheries (paragraph 41 of the agreed statement of facts). It is not necessary to rely on the *Fisheries Act*, however, to justify Her Majesty in bringing the present proceedings.

The jurisprudence does not establish that because a statutory right is given to the Crown or to some agent or quasi-agent of the Crown, which has been given certain rights for administrative purposes as a matter of convenience, the Crown is thereby deprived of Her right to institute proceedings. See in this connection *R. v. Southern Canada Power Co., Ltd.* and *The Attorney General for Canada v. The Attorney General of the Province of Ontario* (both *supra*).

I now turn to the question of damages. The Crown in cleaning up the oil spill was not acting on behalf of defendants by virtue of any express or implied authority. Private owners of lands on the foreshore which might have been damaged by the oil spill would have had an action available to them against defendants for private nuisance and possibly for negligence although I make no finding on this since the issue is not before me. Nevertheless by taking or authorizing the taking by appropriate agents of proper measures to contain and abate the consequences of the oil spill and thus abate the public nuisance, some benefit was undoubtedly conferred on such proprietors and a multiplicity of actions thereby avoided which inured to the benefit of defendants. While the Crown has no authority to act on behalf of private individuals who might have had claims, nor would it most probably have any legal responsibility towards them had it failed to do so since their action would be against defendants, what was done was reasonable and appears to be a good example

le contrôle ont été transférés au Conseil, et des autres biens immeubles de l'anse Burrard notamment, ou par suite d'un droit général d'agir en cas de nuisance publique afin d'atténuer les dommages prévisibles. On pourrait aussi soutenir que la demanderesse aurait pu tenter l'action sur le fondement de la *Loi sur les pêcheries* puisque parmi les conditions d'incorporation de la Colombie-Britannique à l'Union de la Puissance du Canada, le 16 mai 1871, il avait été convenu que le Canada supporterait les frais de la protection et de la mise en valeur des pêcheries (paragraphe 41 de l'exposé conjoint des faits). Il n'est pas nécessaire cependant de recourir à la *Loi sur les pêcheries* pour justifier Sa Majesté d'avoir engagé la procédure.

La jurisprudence n'établit pas que, parce que la loi donne un droit à la Couronne, ou à quelque mandataire ou quasi-mandataire de la Couronne, auquel certains droits sont conférés pour des raisons administratives et de commodité, la Couronne est par là privée de son droit d'ester. Voir à cet égard *R. v. Southern Canada Power Co., Ltd.* et *The Attorney General for Canada v. The Attorney General of the Province of Ontario* (tous deux précités).

J'en viens maintenant à la question des dommages-intérêts. La Couronne, en combattant la marée noire, n'agissait pas au nom des défendeurs en vertu de quelque autorité expresse ou tacite. Les propriétaires de terrains privés riverains qui auraient pu subir un dommage du fait de la marée noire auraient eu un recours contre les défendeurs pour nuisance privée et peut-être négligence; je n'en décide pas cependant puisque je ne suis pas saisi de la question. Néanmoins, en prenant ou en autorisant les mandataires appropriés à prendre les mesures nécessaires pour combattre la marée noire et remédier aux conséquences et donc supprimer la nuisance publique, ces propriétaires en ont, sans aucun doute, bénéficié, et une multitude d'actions a par là été évitée, ce qui a profité aux défendeurs. Certes la Couronne n'avait pas le pouvoir d'agir au nom de ces personnes privées qui auraient peut-être pu réclamer, ni probablement n'avait-elle de responsabilité à leur égard en droit si elle ne l'avait fait, puisque leur droit d'action était contre les défendeurs; cependant, ce qui a été fait était rai-

of the *parens patriae* principle with the Crown, through its agents, acting as what is referred to in civil law as "*bon père de famille*" or "prudent administrator" as this phrase is usually translated.

It is nevertheless a serious matter to take steps, however reasonable, to abate claims which but for this intervention might have been made against another, and then to claim compensation for the costs of the work so undertaken, so that the extent to which plaintiff can be compensated for such work is a difficult one.

In paragraph 26 of the agreed statement of facts a summary of costs prepared by the Department of Transport indicated water clean-up \$270,568.03; beach clean-up \$297,598.25; equipment clean-up and sundries \$35,548.07; Total \$603,714.35. No break down of figures was given, this being left to the reference on the quantum of damages.

Paragraph 24 states that payments totalling \$12,600 were made to approximately 40 commercial fishermen who had claimed that the oil had fouled hulls and commercial fishing gear. These payments would appear to have been made on a voluntary basis but as indicated, by the making of same defendants were relieved of the possibility of actions by these fishermen.

In the as yet unreported case in the Supreme Court of British Columbia No. C-773353 *National Harbours Board v. Imperial Oil Limited et al.*, judgment dated April 28, 1981, oil had been pumped into a wrong fill pipe leading into an abandoned underground tank where it spilled out onto the furnace room floor in the bus depot and eventually entered a storm sewer being carried into the harbour. It was found that the employee was negligent but on page 10 the judgment states:

Despite my findings, the plaintiff's action founded in negligence must fail. The plaintiff did not show any damage to itself or to its property by the acts of the defendants. The expense of cleaning the oil from the water in the harbour arose from the statutory undertaking placed upon it by the Act and the by-law.

sonnable et semble fournir un bon exemple du principe *parens patriae*, la Couronne par ses mandataires agissant comme on dit en droit civil, en «bon père de famille», et comme on dit habituellement en anglais en «*prudent administrator*».

Néanmoins, c'est chose sérieuse que de prendre des mesures, si raisonnables soient-elles, pour réduire les réclamations qui, n'était de cette intervention, pourraient être faites contre un tiers, puis de demander d'être indemnisé du coût des travaux ainsi entrepris; la mesure de l'indemnité de la demanderesse pour ces travaux est fort difficile.

Au paragraphe 26 de l'exposé conjoint des faits, un mémoire de frais rédigé par le ministère des Transports indique: opérations de nettoyage des eaux: 270 568,03 \$; opérations de nettoyage des plages: 297 598,25 \$; matériel de nettoyage et divers: 35 548,07 \$; total: 603 714,35 \$. Aucune ventilation de ces chiffres n'est donnée; ces détails seront précisés par la référence sur le montant des dommages.

Le paragraphe 24 énonce que des paiements totalisant 12 600 \$ ont été faits à environ quarante pêcheurs commerciaux qui prétendaient que leurs embarcations et engins de pêche commerciale avaient été salis par le pétrole. Ces paiements auraient été faits volontairement mais, comme il a été indiqué, de ce fait, les défendeurs ne risquaient plus les actions en justice de ces pêcheurs.

Dans l'arrêt du 28 avril 1981, non encore publié de la Cour suprême de Colombie-Britannique N° C-773353, *National Harbours Board v. Imperial Oil Limited et al.*, on jugea un employé négligent parce que du pétrole avait été pompé par erreur dans un tuyau d'alimentation d'un réservoir souterrain abandonné. Débordant de ce réservoir, le pétrole avait coulé sur le plancher de la chambre des chaudières d'un dépôt d'autobus et avait été évacué par l'égout pluvial et rejeté dans le port. Cependant, à la page 10, l'arrêt dit:

[TRADUCTION] En dépit de mes constatations, l'action du demandeur en négligence doit être rejetée. Le demandeur n'a pu démontrer que lui ou ses biens avaient subi un préjudice par le fait des défendeurs. Le coût du nettoyage des hydrocarbures déversés dans l'eau du port est la conséquence d'une obligation que la Loi et le règlement lui imposent.

The judgment goes on to state on the same page that the plaintiff's action in nuisance against the employee and Imperial Oil Limited based on his acts in the course of employment must succeed. Reference was also made to the case of *Bethlehem Steel Corporation v. St. Lawrence Seaway Authority, et al.*,<sup>30</sup> judgment by brother Addy J. This dealt with economic loss. However, there had been no damage to the person of the claimant or to property in which the claimant might have some actual or potential proprietary interest. It was found that the general rule is that damage is not recoverable even where it might have been foreseeable and where the proper cause of relationship between the tortious act and the damage exist. Neither of these cases is of much help in deciding the elements of damage that should be allowed in the present case.

There was, as of December 4, 1979, the date of the limitation of liability order, an amount of \$377,733.15 remaining as principal in the limitation fund. Since both the payments out of it resulting from the said order provided for payment of interest from 1973 and presumably the final judgment to be rendered herein after the reference would make similar provision, it may well be that there will not be sufficient money in the fund to settle any very large portion of plaintiff's claim herein. Nevertheless, a finding has to be made so that the referee and the parties may be guided as to what elements of damages may be considered. In this connection I would allow the entire cost of the water clean-up, whether within or outside the harbour limits, the costs of the beach and foreshore clean-up on all property belonging to the Crown, but not on private property, equipment damage and costs and expenses of cleaning, and payments made to various claimants, including fishermen, to the exoneration of defendants although such payments were voluntary in nature.

### ORDER

Questions for determination of this Honourable Court are answered as follows:

1. Whether the owners of the *Erawan* are liable to Her Majesty for damages under the provisions of

<sup>30</sup> [[1978] 1 F.C. 464]; 79 D.L.R. (3d) 522 [T.D.].

L'arrêt poursuit en disant à la même page que l'action en nuisance du demandeur contre Imperial Oil Limited et son préposé, pour son fait dans l'exercice de ses fonctions, est accueillie. L'espèce *Bethlehem Steel Corporation c. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, et autres*<sup>30</sup>, un jugement de mon collègue le juge Addy, fut aussi citée. Il s'agissait d'une perte économique. Mais il n'y avait aucun dommage à la personne du demandeur ni à quelque bien susceptible d'être grevé d'un droit réel actuel ou éventuel du demandeur. Il fut jugé qu'en règle générale il n'y a pas lieu à dommages-intérêts, même si le dommage était prévisible et qu'existe le lien approprié entre l'acte délictuel et celui-ci. Aucune de ces espèces n'est d'un grand secours lorsqu'il s'agit de décider quels éléments du dommage doivent être accordés dans le présent cas d'espèce.

Il restait, le 4 décembre 1979, date de l'ordonnance de limitation de responsabilité, un capital de 377 733,15 \$ dans le fonds limité. Comme les paiements faits en conséquence de ladite ordonnance prévoyaient le versement d'un intérêt à compter de 1973 et, présument, le jugement définitif à rendre en l'espèce, après la référence, en disposera de même, il se peut fort bien qu'il n'y ait plus suffisamment de fonds pour couvrir une large portion de la réclamation de la demanderesse en l'espèce. Néanmoins, jugement doit être rendu afin d'éclairer l'arbitre et les parties quant aux éléments du dommage à considérer. À cet égard, j'accorde l'ensemble du coût du nettoyage des eaux, à l'intérieur comme à l'extérieur des limites du port, ceux du nettoyage des plages et des rives de toutes les propriétés appartenant à la Couronne, mais non des propriétés privées, ceux du matériel endommagé ainsi que les coûts et débours dus au nettoyage et les paiements faits aux divers réclamants, y inclus les pêcheurs, au profit des défendeurs, quoiqu'ils aient été volontaires.

### ORDONNANCE

Réponse est donnée aux questions dont est saisie la Cour comme suit:

1. Les propriétaires de l'*Erawan* sont-ils, en vertu de la *Loi sur le Conseil des ports nationaux* et de

<sup>30</sup> [[1978] 1 C.F. 464]; 79 D.L.R. (3d) 522 [1<sup>re</sup> inst.].

the *National Harbours Board Act*, regulations and by-laws made pursuant thereto.

A. Yes.

2. Whether the owners of the *Erawan* are liable to Her Majesty for damages under the *Fisheries Act*.

A. Possibly not and not essential for purposes of this claim.

3. Whether the owners of the *Erawan* are liable to Her Majesty for damages in common law through negligence, trespass, public or private nuisance.

A. Defendants are liable to Her Majesty in common law for public nuisance and, to the extent that She or a Crown agency on whose behalf She is suing is the owner of private property damaged by the oil spill, for private nuisance.

4. If the owners of the *Erawan* are found to be liable to Her Majesty for any of the said clean-up charges, in what area of damage does liability for clean-up attach:

(i) water clean-up (in all or some locations)?

A. Liability attaches for this in all locations affected by the oil spill.

(ii) beach foreshore clean-up (in all or some locations)?

A. In all beach and foreshore owned by Her Majesty or by an agency on whose behalf She is suing.

(iii) both areas (in all or some locations)?

A. See answer above.

(iv) equipment damage and costs and expenses of cleaning?

A. All such damage.

(v) payments made to various claimants including fishermen?

ses règlements d'application, responsables envers Sa Majesté des dommages causés?

R. Oui.

<sup>a</sup> 2. Les propriétaires de l'*Erawan* sont-ils, en vertu de la *Loi sur les pêcheries*, responsables envers Sa Majesté des dommages causés?

<sup>b</sup> R. Peut-être pas; réponse non essentielle pour les fins de la demande.

<sup>c</sup> 3. Les propriétaires de l'*Erawan* sont-ils, en *common law*, responsables envers Sa Majesté des dommages causés, motifs pris de négligence, d'intrusion et de nuisance publique ou privée?

<sup>d</sup> R. Les défendeurs sont responsables, en *common law*, envers Sa Majesté, motif pris de nuisance publique et, dans la mesure où Elle, ou un mandataire de la Couronne au nom duquel Elle poursuit, est propriétaire d'un bien privé endommagé par le déversement d'hydrocarbures, motif pris de nuisance privée.

<sup>e</sup> 4. En cas de responsabilité des propriétaires de l'*Erawan* envers Sa Majesté du paiement de tout ou partie des frais dudit nettoyage, à quel domaine cette responsabilité pour le nettoyage s'attache-t-elle:

<sup>f</sup> (i) le nettoyage des eaux (en tous ou certains lieux)?

R. Il y a responsabilité à cet égard pour tous lieux atteints par la marée noire.

<sup>g</sup> (ii) le nettoyage des rives et des plages (en tous ou certains lieux)?

<sup>h</sup> R. Toutes plages et rives appartenant à Sa Majesté ou à un mandataire au nom duquel Elle poursuit.

(iii) l'un et l'autre domaine (en tous ou certains lieux)?

<sup>i</sup> R. Voir réponse ci-dessus.

(iv) le matériel endommagé et le coût de son nettoyage?

R. Tous ces dommages.

<sup>j</sup> (v) les paiements versés aux divers réclamants, y compris aux pêcheurs?



A. Such payments, although made voluntarily, to the exoneration of defendants.

R. Tous ces paiements, quoique volontaires, avec exonération des défendeurs.

There shall be a reference as to damages. Costs of this motion are in favour of plaintiff.

Il y aura référence quant aux dommages. Les dépens de la requête sont alloués à la demanderesse.