

A-126-87

A-126-87

Wishing Star Fishing Co. Limited, Ocean Fisheries Limited, John Reid, Dennis Walsh, Phillip Weber, Elvin Phillips, Sean Napier and Dave Burton (*Appellants*) (*Plaintiffs*)

v.

The Fishing Vessel B.C. Baron, Baranof Fishing Ltd. and Raymond Krause (*Respondents*) (*Defendants*)

INDEXED AS: WISHING STAR FISHING CO. v. B.C. BARON (THE)

Court of Appeal, Pratte, Stone and MacGuigan JJ.—Vancouver, December 4; Ottawa, December 21, 1987.

Maritime law — Torts — Limitation of liability — Trial Judge finding accident caused solely by negligence of master of respondent vessel — Master also "principal shareholder" of respondent corporation — Respondent corporation's liability not limited by Canada Shipping Act, ss. 649 or 647 — S. 649 applying only to natural persons — S. 647 not limiting liability as accident occurring with corporation's actual fault or privity — Master "directing mind" of corporation when accident occurred — No distinction between master and principal shareholder — Acts or omissions of one becoming acts or omissions of other.

Corporations — Master of vessel found solely responsible for accident — Master also principal shareholder of corporation — Master directing mind of corporation at time of accident — No distinction between acts of master and acts of principal — Canada Shipping Act, s. 647 not limiting liability as accident occurring with corporation's fault and privity — S. 649 applying only to natural persons — That individual owner's liability limited, but one-man corporation's liability not, result of legal fiction of separate legal identities — Master remaining subject to corporation's direction and control, even though giving orders to himself — Incorporation sometimes working unexpected, even undesirable, results.

Construction of statutes — Canada Shipping Act, s. 649 referring to any person acting in capacity of master — "Person" meaning natural person, notwithstanding Interpretation Act, s. 28 — Interpretation clauses applied when nothing contrary indicated in context or subject-matter — Necessary to look to other sections of Act to ascertain Parliament's intention, and within s. 649 itself — Use of "his" contextual

Wishing Star Fishing Co. Limited, Ocean Fisheries Limited, John Reid, Dennis Walsh, Phillip Weber, Elvin Phillips, Sean Napier et Dave Burton (*appelants*) (*demandeurs*)

c.

Le bateau de pêche B.C. Baron, Baranof Fishing Ltd. et Raymond Krause (*intimés*) (*défendeurs*)

RÉPERTORIÉ: WISHING STAR FISHING CO. c. B.C. BARON (LE)

Cour d'appel, juges Pratte, Stone et MacGuigan—Vancouver, 4 décembre; Ottawa, 21 décembre 1987.

Droit maritime — Responsabilité délictuelle — Limitation de la responsabilité — Le juge de première instance a conclu que l'accident visé avait été causé par la seule négligence du capitaine du bateau intimé — Ce capitaine est également le «principal actionnaire» de la société intimée — La responsabilité de la société intimée n'est pas limitée par les art. 649 ou 647 de la Loi sur la marine marchande du Canada — L'art. 649 ne s'applique qu'aux personnes physiques — L'art. 647 ne limite pas la responsabilité puisque l'accident en cause est survenu avec la faute ou complicité réelle de la société — Le capitaine était l'«âme dirigeante» de la société au moment de l'accident — Le capitaine et le principal actionnaire ne se distinguent pas l'un de l'autre — Les actes ou les omissions de l'un deviennent ceux de l'autre.

Corporations — Il a été conclu que le capitaine du bateau était le seul responsable de l'accident en cause — Ce capitaine était également le principal actionnaire de la société — Ce capitaine était l'âme dirigeante de la société au moment de l'accident — Aucune distinction n'est faite entre les actes du capitaine et ceux du commettant — L'art. 647 de la Loi sur la marine marchande du Canada ne limite pas la responsabilité de la société puisque l'accident est survenu avec sa faute ou complicité réelle — L'art. 649 ne s'applique qu'aux personnes physiques — En raison de la fiction juridique faisant que l'individu propriétaire et la société à personne unique ont deux identités juridiques distinctes, la responsabilité de la personne individuelle qui est propriétaire est limitée tandis que celle de la société ne l'est pas — Le capitaine demeurait assujéti à la direction et au contrôle de la société même s'il se donnait des ordres à lui-même — La constitution en société peut parfois entraîner des conséquences inattendues et même indésirables.

Interprétation des lois — L'art. 649 de la Loi sur la marine marchande du Canada vise toute personne agissant en qualité de capitaine — Le mot «personne» désigne une personne physique, nonobstant l'art. 28 de la Loi d'interprétation — Les clauses d'interprétation s'appliquent seulement lorsque rien dans le contexte ou dans l'objet considéré ne s'y oppose — Pour vérifier l'intention du Parlement, il est nécessaire d'examiner d'autres articles de la Loi ainsi que l'art. 649 lui-même — L'utilisation du pronom «his» dans le contexte de cet article

indication of intention to give meaning contrary to provision in Interpretation Act.

This is an appeal from the trial judgment, whereby the respondents were found liable for damages to the appellants' fishing nets and the resulting loss of fish. The Trial Judge found that the respondent master's negligence was the sole cause of the losses, but he limited the corporate respondent's liability as owner of the *B.C. Baron* pursuant to section 649 of the *Canada Shipping Act*. The master was the principal shareholder of the corporation and was in charge of its business affairs. The appellants argued that section 649 should not apply to limit a corporation's liability and that the section 647 limitation should be denied because the losses occurred with "the actual fault or privity of the corporation."

Held, the appeal should be allowed.

Section 649 provides that sections 647 and 648 apply to any person acting in the capacity of master of a ship. Notwithstanding that "person" is defined in the *Interpretation Act* as including a corporation, in the particular context "person" refers to a natural person. Any other interpretation would lead to an absurdity. Where "master" is used elsewhere in the Act, Parliament was obviously speaking of a natural person (i.e. section 128). Within subsection 649(1) itself, the use of "his" provides another strong indication that Parliament meant a natural person when it used the word "person". Although subsection 26(6) of the *Interpretation Act* provides that words importing male persons includes corporations, the context and subject-matter clearly indicate otherwise. An interpretation clause is not meant to deprive a word from being given its ordinary meaning but to enable its application to things to which it would not be applicable so long as there is nothing to the contrary in the context or subject-matter.

While it may seem inconsistent that an individual owner could limit his liability but a one-man corporation could not, one must remember that the individual and the corporation are separate and distinct legal persons. Any failure to appreciate the distinction could lead to confusion and unforeseen legal consequences. Although the master in a practical sense gave orders to himself, he remained subject to the direction and control of the company. If the business had remained unincorporated, the master could have limited his liability pursuant to section 649. The introduction of the corporation meant that an uncertain basis for limitation (section 647) was substituted for a sure basis under section 649, illustrating that incorporation may work unexpected, even undesirable, results.

In order to limit its liability under section 647, a corporation must show that the losses occurred without its "actual fault or privity." However, a corporation is a legal fiction, and it can only act through natural persons. For an act to be that of the corporation, it must be the act of somebody whose action is the

indique que l'intention du Parlement était contraire à celle énoncée dans la disposition invoquée de la Loi d'interprétation.

Appel est interjeté d'un jugement de la Division de première instance concluant que les intimés étaient responsables des dommages causés aux filets de pêche des appelants ainsi que des pertes de poisson qui en ont résulté. Le juge de première instance a décidé que la négligence du capitaine intimé était la seule cause des pertes subies, mais il a limité la responsabilité supportée par la société intimée en qualité de propriétaire du *B.C. Baron* sur le fondement de l'article 649 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Le capitaine était le principal actionnaire de cette société et avait la direction de ses activités commerciales. Les appelants ont soutenu que l'article 649 ne devrait pas s'appliquer de façon à limiter la responsabilité d'une société et que la limitation prévue à l'article 647 devrait être refusée puisque les pertes étaient survenues avec «la faute ou complicité réelle de la société».

Arrêt: L'appel devrait être accueilli.

L'article 649 prévoit que les articles 647 et 648 s'appliquent à toute personne agissant en qualité de capitaine d'un navire. Même si le terme «personne» est défini dans la *Loi d'interprétation* comme comprenant une corporation, le terme «personne» désigne une personne physique dans le contexte particulier dont il est question. Toute autre interprétation entraînerait des conséquences absurdes. Lorsqu'il utilise le terme «capitaine» ailleurs dans la Loi, le Parlement a à l'esprit une personne physique (voir l'article 128). L'emploi du pronom «his» à l'article 649 constitue également une forte indication que le Parlement avait à l'esprit une personne physique lorsqu'il a utilisé le mot «personne». Même si le paragraphe 26(6) de la *Loi d'interprétation* prévoit que les mots désignant les personnes du sexe masculin comprennent les corporations, le contexte et l'objet visés en l'espèce indiquent clairement le contraire. Une clause d'interprétation n'est pas destinée à empêcher un mot donné de recevoir son sens ordinaire; elle a pour objet de permettre que ce mot s'applique à des objets auxquels il ne serait pas ordinairement applicable lorsque rien dans le contexte ou dans l'objet considéré ne s'y oppose.

Bien qu'il puisse sembler incohérent qu'un propriétaire individuel ait la possibilité de limiter sa responsabilité mais qu'une société à personne unique ne le puisse pas, l'on doit se rappeler que l'individu et la société possèdent des personnalités juridiques distinctes. Tout défaut de tenir compte d'une telle distinction peut engendrer la confusion et entraîner des conséquences juridiques imprévues. Le capitaine demeurait assujéti à la direction et au contrôle de la société même si, pratiquement, il se donnait des ordres à lui-même. Dans l'hypothèse où l'entreprise en cause aurait continué d'être exploitée sans être constituée en société, le capitaine aurait pu limiter sa responsabilité conformément à l'article 649. La constitution de l'entreprise en société substituait un fondement incertain de limitation de responsabilité (l'article 647) au fondement sûr prévu à l'article 649, ce qui démontre que la constitution d'une entreprise en société peut entraîner des conséquences inattendues et même indésirables.

Pour limiter sa responsabilité conformément à l'article 647, la société doit démontrer que les pertes se sont produites sans sa «faute ou complicité réelle». Toutefois, une société est une fiction juridique et ne peut agir que par l'intermédiaire de personnes physiques. Une action ne sera considérée comme

very action of the company itself. The master was "the directing mind" of the corporation at the time of the accident. The individual as master could not be separated from the individual as principal. The negligence on the part of the master became the negligence of the corporation itself and the corporation cannot limit its liability under section 647. The person who acts is not speaking or acting for the company, but as the company.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, ss. 647, 649, 651(1)(a) (as am. by S.C. 1976-77, c. 38, s. 6).

International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships ([Singh, *International Conventions of Merchant Shipping*] (British Shipping Laws, Vol. 8, 2nd ed. London: Stevens & Sons, 1973)).

Interpretation Act, R.S.C. 1970, c. I-23, ss. 26(6), 28.

Merchant Shipping Act 1979 (U.K.), 1979, c. 39, s. 17(1), Sch. 4.

Responsibility of Shipowners Act (U.K.), 7 Geo. II, c. 15 (1734) (as am. by 26 Geo. III, c. 86 (1786), 53 Geo. III, c. 159 (1813)).

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

Robinson v. Local Board for Barton-Eccles (1883), 8 App. Cas. 798 (H.L.); *Lee v. Lee's Air Farming Ltd.*, [1961] A.C. 12 (P.C.); *Lennard's Carrying Company v. Asiatic Petroleum Company*, [1915] A.C. 705 (H.L.); *Tesco Supermarkets Ltd. v. Natrass*, [1972] A.C. 153 (H.L.).

CONSIDERED:

The Bramley Moore, [1964] P. 200 (C.A.); *H. L. Bolton (Engineering) Co. Ltd. v. T. J. Graham & Sons Ltd.*, [1957] 1 Q.B. 159 (C.A.).

REFERRED TO:

Ricard v. Lord, [1941] S.C.R. 1; *Walithy Charters Ltd. v. Doig* (1980), 15 B.C.L.R. 45 (S.C.); *The "Annie Hay"*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 141 (Adm. Div.); *The "Alastor"*, [1981] 1 Lloyd's Rep. 581 (C.A.); *Salomon v. Salomon & Co.*, [1897] A.C. 22 (H.L.); *Vaccher et al. v. Kaufman et al.*, [1981] 1 S.C.R. 301; *Paterson Steamships Ltd. v. The Canadian Co-operative Wheat Producers Ltd.*, [1935] S.C.R. 617; *Leval & Company Incorporated v. Colonial Steamships Limited*, [1961] S.C.R. 221; *British Columbia Telephone Company and Others v. Marpole Towing Ltd.*, [1971] S.C.R. 321.

AUTHORS CITED

Gower, L. C. B. *Gower's Principles of Modern Company Law*, 4th ed. London: Stevens & Sons, 1979.

COUNSEL:

David F. McEwen for appellants (plaintiffs).

celle de la société que si elle a été posée par une personne dont l'action est celle de la société elle-même. Le capitaine était «l'âme dirigeante» de la société au moment de l'accident. L'individu comme capitaine ne pouvait être séparé de l'individu comme commettant. La négligence du capitaine est devenue la négligence de la société elle-même et la société ne peut limiter sa responsabilité en vertu de l'article 647. La personne qui pose un acte ne parle pas ou n'agit pas pour la société mais à titre de société.

LOIS ET RÈGLEMENTS

Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ([Singh, *International Conventions of Merchant Shipping*] (British Shipping Laws, Vol. 8, 2nd ed. London: Stevens & Sons, 1973)).

Loi d'interprétation, S.R.C. 1970, chap. I-23, art. 26(6), 28.

Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, chap. S-9, art. 647, 649, 651(1)a) (mod. par S.C. 1976-77, chap. 38, art. 6).

Merchant Shipping Act 1979 (R.-U.), 1979, chap. 39, art. 17(1), annexe 4.

Responsibility of Shipowners Act (R.-U.), 7 Geo. II, chap. 15 (1734) (mod. par 26 Geo. III, chap. 86 (1786), 53 Geo. III, chap. 159 (1813)).

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

Robinson v. Local Board for Barton-Eccles (1883), 8 App. Cas. 798 (H.L.); *Lee v. Lee's Air Farming Ltd.*, [1961] A.C. 12 (P.C.); *Lennard's Carrying Company v. Asiatic Petroleum Company*, [1915] A.C. 705 (H.L.); *Tesco Supermarkets Ltd. v. Natrass*, [1972] A.C. 153 (H.L.).

DÉCISIONS EXAMINÉES:

The Bramley Moore, [1964] P. 200 (C.A.); *H. L. Bolton (Engineering) Co. Ltd. v. T. J. Graham & Sons Ltd.*, [1957] 1 Q.B. 159 (C.A.).

DÉCISIONS CITÉES:

Ricard v. Lord, [1941] R.C.S. 1; *Walithy Charters Ltd. v. Doig* (1980), 15 B.C.L.R. 45 (C.S.); *The "Annie Hay"*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 141 (Adm. Div.); *The "Alastor"*, [1981] 1 Lloyd's Rep. 581 (C.A.); *Salomon v. Salomon & Co.*, [1897] A.C. 22 (H.L.); *Vaccher et autre c. Kaufman et autre*, [1981] 1 R.C.S. 301; *Paterson Steamships Ltd. v. The Canadian Co-operative Wheat Producers Ltd.*, [1935] R.C.S. 617; *Leval & Company Incorporated v. Colonial Steamships Limited*, [1961] R.C.S. 221; *British Columbia Telephone Company et autres c. Marpole Towing Ltd.*, [1971] R.C.S. 321.

DOCTRINE

Gower, L. C. B. *Gower's Principles of Modern Company Law*, 4th ed. London: Stevens & Sons, 1979.

AVOCATS:

David F. McEwen pour les appelants (demandeurs).

Timothy P. Cameron for respondents (defendants).

Timothy P. Cameron pour les intimés (défendeurs).

SOLICITORS:

McEwen & Company, Vancouver, for appellants (plaintiffs).

McMaster, Bray, Cameron & Jasich, Vancouver for respondents (defendants).

PROCUREURS:

McEwen & Company, Vancouver, pour les appelants (demandeurs).

McMaster, Bray, Cameron & Jasich, Vancouver, pour les intimés (défendeurs).

The following are the reasons for judgment rendered in English by

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

STONE J.: This is an appeal from the judgment of Joyal J. in the Trial Division, rendered on February 26, 1987 [(1987), 9 F.T.R. 220]. By his amended judgment of April 1, 1987 the Trial Judge fixed the rate of judgment interest and allowed post-judgment interest.

LE JUGE STONE: Appel est interjeté d'un jugement prononcé le 26 février 1987 par le juge Joyal pour la Division de première instance [(1987), 9 F.T.R. 220]. Dans son jugement modifié en date du 1^{er} avril 1987, le juge de première instance a fixé le taux de l'intérêt dû sur l'indemnité accordée par le jugement et a accordé un intérêt postérieur au jugement.

On March 28, 1985, the propeller of the respondent fishing vessel (the *B.C. Baron*), while under command of Mr. Krause, became entangled in a purse seine net of the *Ocean Horizon* owned by the corporate appellants, damaging the net and permitting fish to escape. The appellants claimed the resulting losses. The incident occurred in the Kitkatla Inlet on the coast of British Columbia on the opening day of the herring fishing season. Many vessels had assembled on the grounds including the *B.C. Baron*. Two other vessels in setting their nets, had left a passage of only 50' to 75' between their cork lines floating on the surface. The passage was further constricted by the billowing of the nets under the surface of the water. The incident occurred when the *B.C. Baron* attempted to manoeuvre between the two nets with a view to setting its own.

Le 28 mars 1985, l'hélice propulsive du bateau de pêche intimé (le *B.C. Baron*), tandis que celui-ci se trouvait sous le commandement de M. Krause, s'est empêtrée dans la senne coulissante de l'*Ocean Horizon*, qui appartient aux sociétés appelantes, causant des dommages à ce filet et occasionnant la fuite des poissons qui s'y trouvaient retenus. Les appelants ont réclamé les pertes leur résultant de cet accident. Celui-ci a eu lieu dans l'inlet Kitkatla, de la côte de la Colombie-Britannique, le jour même de l'ouverture de la saison de pêche au hareng. De nombreux navires, dont le *B.C. Baron*, se trouvaient alors groupés à cet endroit. Deux autres navires avaient disposé leur filet de telle façon qu'il ne restait qu'un passage d'environ 50 à 75 pieds entre leurs finelles flottant à la surface de l'eau. Ce passage lui-même était rétréci par l'ondoiement des filets sous la surface. L'incident en cause est survenu lorsque le *B.C. Baron* a tenté de manoeuvrer entre ces deux filets pour installer le sien.

The Trial Judge found the respondents liable and assessed damages at \$100,920.48. It was his view that the losses occasioned had been caused solely by the negligence of Mr. Krause. He said [at page 224]:

Le juge de première instance a conclu à la responsabilité des intimés et a évalué les dommages subis à 100 920,48 \$. Il estimait que les pertes subies avaient été causées par la seule négligence de M. Krause. Il a dit [à la page 224]:

There is not much room for any doubt as to the defendants' liability. Although one might sympathize with the *B.C. Baron's* attempt to find open space quickly and get its own fair share of the herring catch in the two or three hours available to it, I find

Il y a peu de doutes quant à la responsabilité des défendeurs. Malgré la sympathie que peut nous inspirer la situation du *B.C. Baron*, qui essayait de se frayer un chemin rapidement pour s'approprier sa part de la prise de harengs, au cours des deux ou

that the master acted negligently and was the exclusive cause of the damage suffered to the *Ocean Horizon's* net.

Neither that conclusion nor any finding of fact is challenged in this Court. The only point that arises is whether he erred in deciding that the corporate respondent (the "corporation"), as owner of the *B.C. Baron*, was entitled to limit its liability pursuant to the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9. Mr. Krause was described by the learned Trial Judge as "the principal shareholder" (at page 226 F.T.R.). He appears to have had charge of the business affairs of the corporation.

The claim in limitation of liability was pleaded in this way in a counterclaim that was incorporated in the statement of defence:

5. The Defendants (Plaintiffs by Counterclaim) repeat the allegations contained in the Statement of Defence and say that if the Plaintiffs (Defendants by Counterclaim), or any of them, have any claim as a result of damage to the aforesaid seine nets against the Defendants, or any of them, which is not admitted but specifically denied, the said damage occurred without actual fault or privity on the part of the Owner of the M/V "B.C. BARON", the Defendants Prince Rupert Fishermen's Co-Operative Association and Baranof Fishing Ltd., and the Defendant Raymond Krause was acting in his capacity as Master of the M/V "B.C. BARON" at all times material; and that any liability on the part of any of the Defendants, and the aggregate of any such liabilities, would therefore in any event be limited by Sections 647 and 649 of the *Canada Shipping Act* to the Canadian dollar equivalent of 300,000 gold francs, as defined therein and in the *Canada Shipping Act Gold Franc Conversion Regulations*.

Paragraph 651(1)(a) [as am. by S.C. 1976-77, c. 38, s. 6] of the Act is also relevant in view of the fact that the *B.C. Baron* had a tonnage of less than 300 tons. It provides that for the purposes of section 647 "the tonnage of any ship that is less than three hundred tons shall be deemed to be three hundred tons".

The appeal was argued on two bases. First, it was submitted that the Trial Judge erred in finding that the corporation could limit its liability pursuant to section 649. Secondly, it was said that the case is governed by section 647 of the statute

trois heures dont il disposait, j'estime que le capitaine a agi de façon négligente et que les dommages subis par le filet du *Ocean Horizon* lui sont entièrement imputables.

Ni cette conclusion ni aucune des autres conclusions de fait du juge de première instance n'est contestée devant cette Cour. La seule question soulevée est celle de savoir si ce juge s'est trompé en décidant que la société intimée (la «société»), à titre de propriétaire du *B.C. Baron*, avait le droit de limiter sa responsabilité en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, chap. S-9. Le juge de première instance a dit au sujet de M. Krause qu'il était le «principal actionnaire» (à la page 226 F.T.R.) de cette société, et il semble avoir eu la gestion de ses activités commerciales.

Le droit à la limitation de responsabilité a été plaidé de la manière suivante dans une demande reconventionnelle incorporée dans la défense:

[TRADUCTION] 5. Les défendeurs (demandeurs reconventionnels) reprennent les allégués de la défense, et dans l'hypothèse où les demandeurs (défendeurs reconventionnels) ou l'un quelconque d'entre eux auraient le droit de recevoir une indemnité des défendeurs ou de l'un quelconque d'entre eux relativement aux dommages causés à la senne coulissante mentionnée plus haut, ce que les défendeurs n'admettent pas mais nient expressément, ces derniers soutiennent que cette avarie est survenue sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de la part des propriétaires du M/V «B.C. BARON», les défenderesses Prince Rupert Fishermen's Co-Operative Association ainsi que Baranof Fishing Ltd., et que le défendeur Raymond Krause agissait en qualité de capitaine du M/V «B.C. BARON» à tous les moments pertinents; les défendeurs affirment également que toute responsabilité de l'un des leurs, comme l'ensemble de telles responsabilités, serait, en conséquence, limitée par les articles 647 et 649 de la Loi sur la marine marchande du Canada à l'équivalent en dollars canadiens de 300 000 francs-or, selon la définition donnée à cette unité de mesure dans cette Loi ainsi que dans le Règlement sur la conversion des francs-or (responsabilité maritime).

L'alinéa 651(1)a) [mod. par S.C. 1976-77, chap. 38, art. 6] de la Loi est également pertinent vu le fait que la jauge du *B.C. Baron* était inférieure à 300 tonneaux. Cet alinéa porte que pour l'application de l'article 647 «la jauge d'un navire de moins de trois cents tonneaux est réputée de trois cents tonneaux».

Le présent appel se fondait sur deux moyens. Premièrement, il a été soutenu que le juge de première instance avait commis une erreur en concluant que la société en cause pouvait limiter sa responsabilité conformément à l'article 649.

and that limitation should be denied because the losses occurred with "the actual fault or privity" of the corporation.

In deciding that the corporation was entitled to limit liability, the learned Trial Judge made a number of pertinent observations in his reasons for judgment. It would be helpful for me to recite the passages in which they appear. At page 222 he said:

It was also to be expected that the master and owners of the **B.C. Baron** would resist the claims. They would deny liability of course but far more important, they would allege that if any claim be found in favour of the plaintiffs, the damages occurred without actual fault or privity on the part of the owners of the **B.C. Baron** and that these damages were, by reason of ss. 647 and 649 of the **Canada Shipping Act**, limited to \$33,271.74.

Again, at pages 226-227 he added:

It will be observed that the rule governing the owner's liability is different from that imposed on the master of the vessel. The latter's responsibility is limited in the cases covered by s. 647 of the **Canada Shipping Act** notwithstanding any actual fault or privity on his part. When the two are effectively the same person, I should think that the test to be applied is that stated in the celebrated case of **Walithy Charters Ltd. v. Doig** (1979), 15 B.C.L.R. 45, when the court was asked to determine (at page 53) "At the relevant time here, was Mr. Doig in fact performing the functions normally associated with the master of a vessel, or was he acting in this capacity as owner?..."

And, finally, at page 227 he concluded:

I must conclude that the conduct of Mr. Krause was attributable to his duties as master of the **B.C. Baron**. He was performing duties wholly within his field of responsibility. The owners cannot be found at fault for or privy to acts or omissions of the master in this respect.

I turn now to examine the arguments presented in the light of the statutory language with which we are concerned.

Limitation Under Section 649

The pertinent language of section 649 reads:

- 649.** (1) Sections 647 and 648 extend and apply to
- (a) the charterer of a ship;
 - (b) any person having an interest in or possession of a ship from and including the launching thereof; and

Deuxièmement, il a été dit que la présente affaire était régie par l'article 647 de la Loi et que la limitation demandée devrait être refusée parce que les pertes se sont produites sans qu'il y ait eu a «faute ou complicité réelle» de la part de cette société.

Le juge de première instance, dans ses motifs de jugement justifiant sa conclusion que la société visée avait le droit de limiter sa responsabilité, a fait plusieurs observations pertinentes. Il serait utile que je cite les passages dans lesquels elles figurent. À la page 222, il a dit:

Il était également à prévoir que le capitaine et les propriétaires du **B.C. Baron** s'opposeraient à ces prétentions. Ils nient évidemment toute responsabilité mais, ce qui est encore plus important, ils allèguent que, advenant gain de cause des demandeurs, l'avarie s'est produite sans faute ou complicité réelle de la part des propriétaires du **B.C. Baron** et que, par application des articles 647 et 649 de la **Loi sur la marine marchande du Canada**, les dommages-intérêts étaient limités à 33 271,74 \$.

Aux pages 226 et 227, il a ajouté:

Notons que la règle régissant la responsabilité du propriétaire diffère de celle imposée au capitaine du bâtiment. La responsabilité de ce dernier est limitée dans les cas prévus à l'art. 647 de la **Loi sur la marine marchande du Canada**, peu importe qu'il y ait faute ou complicité réelle de sa part. Lorsque la même personne occupe ces deux rôles, j'estime qu'il faut lui appliquer les critères énoncés dans l'affaire célèbre **Walithy Charters Ltd. v. Doig** (1979), 15 B.C.L.R. 45, où la cour était saisie de la question suivante (à la page 53): [TRADUCTION] «Au moment pertinent, M. Doig accomplissait-il des fonctions habituellement associées au capitaine d'un bâtiment ou agissait-il en qualité de capitaine?»

Et, finalement, il a conclu à la page 227:

Je dois conclure que la conduite de M. Krause relevait de ses fonctions de capitaine du **B.C. Baron**. Il exécutait les fonctions relevant de son champ de compétence. Les propriétaires ne peuvent être reconnus fautifs ou complices d'actes ou d'omissions du capitaine à cet égard.

J'examinerai à présent les arguments présentés à la lumière du libellé des dispositions de la Loi qui nous intéressent.

La limitation de responsabilité prévue à l'article 649

Les dispositions pertinentes de l'article 649 sont ainsi libellées:

- 649.** (1) Les articles 647 et 648 s'étendent et s'appliquent
- a) à l'affrètement d'un navire;
 - b) à toute personne ayant un intérêt dans un navire ou la possession d'un navire, à compter du lancement de ce navire et y compris ce lancement; et

(c) the manager or operator of a ship and any agent of a ship made liable by law for damage caused by the ship

where any of the events mentioned in paragraphs 647(2)(a) to (d) occur without their actual fault or privity, and to any person acting in the capacity of master or member of the crew of a ship and to any servant of the owner or of any person described in paragraphs (a) to (c) where any of the events mentioned in paragraphs 647(2)(a) to (d) occur, whether with or without his actual fault or privity.

Mr. McEwen put the case against limitation under this section in this way. The words "Sections 647 and 648 extend and apply to . . . any person acting in the capacity of master . . . of a ship . . . where any of the events mentioned in paragraphs 647(2)(a) to (d) occur, whether with or without his actual fault or privity", he said, cannot be applied because the *B.C. Baron* was owned by the corporation. They could be applied only if its owner had been a natural person and then only if that person had acted in his capacity of master at the time the negligence occurred.

Mr. Cameron sought to meet this argument in two ways. First, he invited us to construe the word "person" in the language I have extracted from section 649 to include the corporation. This should be done, he maintained, because of the definition of "person" in section 28 of the *Interpretation Act*, R.S.C. 1970, c. I-23:

28. In every enactment

"person" or any word or expression descriptive of a person, includes a corporation;

By applying this definition, he argued, the corporation was a "person acting in the capacity of master" at the time of the incident and, accordingly, is entitled to limit its liability pursuant to section 649.

I am unable to accept this submission. In the particular context the word "person", in my view, refers to a natural person. Any other way of reading it would plainly lead to absurdity. Where it used the term "master" elsewhere in the Act, it is evident that Parliament was speaking of a natu-

c) au gérant ou à l'exploitant d'un navire ou tout agent d'un navire tenu responsable par la loi de dommages causés par le navire

lorsque l'un quelconque des événements mentionnés aux alinéas 647(2)(a) à (d) se produit sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de leur part, ainsi qu'à toute personne agissant en qualité de capitaine ou à tout membre de l'équipage d'un navire et à tout employé du propriétaire ou de toute personne dont font mention les alinéas (a) à (c) lorsque l'un quelconque des événements mentionnés aux alinéas 647(2)(a) à (d) se produit, qu'il y ait ou non faute ou complicité réelle de leur part.

M. McEwen a plaidé de la manière suivante l'inapplicabilité de l'article qui précède. Les termes «Les articles 647 et 648 s'étendent et s'appliquent . . . à toute personne agissant en qualité de capitaine . . . d'un navire . . . lorsque l'un quelconque des événements mentionnés aux alinéas 647(2)(a) à (d) se produit, qu'il y ait ou non faute ou complicité réelle de leur part» ne peuvent s'appliquer à la présente espèce, a-t-il dit, parce que le *B.C. Baron* appartenait à la société intimée. Ces dispositions n'auraient été applicables que si le propriétaire de ce navire avait été une personne physique, et encore, seulement si cette personne avait agi en qualité de capitaine au moment de la manœuvre négligente.

M. Cameron a tenté de réfuter cet argument de deux manières différentes. Premièrement, il nous a invités à interpréter le terme «personne» figurant dans les dispositions citées plus haut de l'article 649 comme s'étendant à la société. Cet avocat a fondé une telle assertion sur la définition du terme «personne» donnée à l'article 28 de la *Loi d'interprétation*, S.R.C. 1970, chap. I-23:

28. Dans chaque texte législatif

«personne» ou tout mot ou expression ayant le sens du mot «personne» désigne également une corporation;

Il a soutenu que l'application de cette définition faisait de la société intimée une «personne agissant en qualité de capitaine» au moment de l'incident et que, en conséquence, cette société avait le droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article 649.

Je suis incapable d'accepter cette prétention. Dans le contexte particulier dont il est question, le terme «personne», à mon avis, désigne une personne physique. Toute autre interprétation entraînerait des conséquences tout simplement absurdes. Il est évident que le Parlement, lorsqu'il utilisait le

ral person. Section 128 offers a good illustration. It authorizes the Minister to grant an applicant a certificate as master having received "satisfactory evidence of his sobriety, experience, ability and general good conduct on board ship". These words can only be descriptive of qualities found in a natural person. Then, within subsection 649(1) itself, we find a further indication of Parliamentary intention. It permits the master to limit liability whether a loss occurred "with or without his actual fault or privity". Apparently, these words were adopted to give effect to the 1957 International Convention.¹ The pronoun "his" when viewed in the overall context of the section and the statute read as a whole, provides very strong indication that Parliament had only a natural person in mind when it employed the word "person".²

Moreover, I do not think the word "person" in section 28 of the *Interpretation Act*, is meant to be applied blindly without any regard for the context

¹ The Convention is the *International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships*, signed at Brussels on October 10, 1957 ([Singh, *International Conventions of Merchant Shipping*] (British Shipping Laws, Vol. 8, 2nd ed. London: Stevens & Sons, 1973) at page 1348 et seq.), Article 6(3) of which reads in part:

Article 6

3° When actions are brought against the master or against members of the crew such persons may limit their liability even if the occurrence which gives rise to the claims resulted from the actual fault or privity of one or more of such persons. If, however, the master . . . is at the same time the owner . . . of the ship the provisions of this paragraph shall only apply where the act, neglect or default in question is . . . committed by the person in question in his capacity as master . . . of the ship. (Emphasis added.)

² I say so notwithstanding the presence of subsection 26(6) of the *Interpretation Act*:

26. . . .

(6) Words importing male persons include female persons and corporations.

By parity of reasoning, the word "his" in the portion of section 649 here in question ought not to be read as including the corporate respondent when the context and the subject-matter point clearly in an opposite direction.

terme «capitaine» ailleurs dans la Loi, avait à l'esprit une personne physique. L'article 128 illustre bien cette proposition. Il autorise le ministre à accorder à tout candidat un certificat de capitaine après avoir reçu «des preuves satisfaisantes de sa sobriété, de son expérience, de son habileté et de sa bonne conduite habituelle à bord». Les qualités décrites dans ce membre de phrase ne peuvent appartenir qu'à une personne physique. Le paragraphe 649(1) lui-même fournit ensuite une indication supplémentaire de l'intention du Parlement. Il permet au capitaine de limiter sa responsabilité relativement à la perte subie «qu'il y ait ou non faute ou complicité réelle de [sa] part». Cette disposition a probablement été adoptée pour mettre à effet la Convention internationale de 1957¹. L'examen du pronom «his» de la version anglaise en fonction du contexte global de cet article et de la Loi dans son ensemble indique très fortement que le Parlement envisageait seulement une personne physique lorsqu'il a utilisé le terme «personne»².

De plus, je ne crois pas que la disposition de l'article 28 de la *Loi d'interprétation* traitant du terme «personne» soit destinée à être appliquée

¹ Cette convention est la *Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer*, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957 ([Singh, *International Conventions of Merchant Shipping*] (British Shipping Laws, Vol. 8, 2nd ed. London: Stevens & Sons, 1973) à la page 1348 et suivantes) et portant en partie à l'article 6(3):

Article 6

3° Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine ou les membres de l'équipage, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité même si l'événement qui est à l'origine de la créance, a pour cause leur faute personnelle. Toutefois, si le capitaine . . . est en même temps seul propriétaire . . . la disposition du présent paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine . . . (Les soulignements sont ajoutés.)

² Je dis ceci malgré la présence du paragraphe 26(6) de la *Loi d'interprétation*:

26. . . .

(6) Les mots désignant les personnes du sexe masculin comprennent les personnes du sexe féminin et les corporations.

Suivant un raisonnement analogue, le terme «his» de la version anglaise de la partie de l'article 649 dont il est question en l'espèce ne doit pas s'interpréter comme désignant la société intimée lorsque le contexte et l'objet considérés s'y opposent clairement.

in which it appears or the subject-matter with which it is concerned in a particular statute. The authorities bear this out. Thus, in *Robinson v. Local Board for Barton-Eccles* (1883), 8 App. Cas. 798 (H.L.), the Earl of Selborne L.C. was concerned with the application of a statutory definition that, like the one under examination, was inclusive. He said, at page 801:

An interpretation clause of this kind is not meant to prevent the word receiving its ordinary, popular, and natural sense whenever that would be properly applicable; but to enable the word as used in the Act, when there is nothing in the context or the subject-matter to the contrary, to be applied to some things to which it would not ordinarily be applicable. [Emphasis added.]

I refer as well to *Ricard v. Lord*, [1941] S.C.R. 1, per Rinfret J., at pages 10-11.

Mr. Cameron then put his case another way. An inconsistency would arise, he said, if this "one-man" corporation could not limit its liability whereas an individual owner acting in his capacity of master could do so (see *Walithy Charters Ltd. v. Doig* (1980), 15 B.C.L.R. 45 (S.C.); *The "Annie Hay"*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 141 (Adm. Div.); *The "Alastor"*, [1981] 1 Lloyd's Rep. 581 (C.A.)). It is a common practice in Canada, he asserted, for those engaged in commercial fishing operations to incorporate their businesses. The corporate owner ought to be regarded in the same way as the individual owner for, as the Trial Judge put it, the master and the corporation were "effectively the same person" (at page 227 F.T.R.). That is particularly so where, as here, the previous owner continues to operate the business much as he had done prior to incorporation.

This case illustrates a not uncommon situation where, in a corporate context, the same individual wears more than one hat e.g. shareholder, manager, director etc. It may be tempting in such a case to disregard separate corporate existence and to analyze an act in terms of the individual. In the day-to-day business affairs of a corporation, that

aveuglement et sans tenir compte du contexte dans lequel ce terme figure ou de l'objet auquel il se rapporte dans une loi particulière. La jurisprudence confirme une telle assertion. Ainsi, dans l'arrêt *Robinson v. Local Board for Barton-Eccles* (1883), 8 App. Cas. 798 (H.L.), le lord chancelier Earl of Selborne, traitant de l'application d'une définition contenue dans une loi qui, comme la définition en l'espèce, avait un caractère inclusif, a dit à la page 801:

[TRADUCTION] Une clause d'interprétation de ce type n'est pas destinée à empêcher le mot visé de recevoir son sens ordinaire, courant et naturel lorsque celui-ci est approprié; elle a pour but de permettre que ce mot, lorsque rien dans le contexte ou dans l'objet considéré ne s'y oppose, s'applique avec le sens que lui confère la loi en jeu à des objets auxquels il ne serait ordinairement pas applicable. [Les soulignements sont ajoutés.]

Je fais également référence aux propos tenus par le juge Rinfret dans l'arrêt *Ricard v. Lord*, [1941] R.C.S. 1, aux pages 10 et 11.

M. Cameron a alors présenté une argumentation différente de celle qui précède. Il a dit qu'il serait illogique que cette société à personne unique ne puisse pas limiter sa responsabilité alors qu'une personne physique propriétaire agissant en qualité de capitaine pourrait le faire (voir *Walithy Charters Ltd. v. Doig* (1980), 15 B.C.L.R. 45 (C.S.); *The "Annie Hay"*, [1968] 1 Lloyd's Rep. 141 (Adm. Div.); *The "Alastor"*, [1981] 1 Lloyd's Rep. 518 (C.A.)). Il est de pratique courante au Canada, a-t-il affirmé, que les individus exerçant des activités de pêche dans un but commercial constituent leur entreprise en société. La société propriétaire devrait être considérée de la même manière que la personne physique propriétaire puisque, comme l'a dit le juge de première instance au sujet de la fonction de capitaine et de celle exercée par la société, «la même personne occupe ces deux rôles» (à la page 227 F.T.R.). Ceci est particulièrement vrai lorsque, comme c'est le cas en l'espèce, le propriétaire antérieur exploite l'entreprise visée en grande partie comme il le faisait avant la constitution de celle-ci en société.

La présente affaire illustre une situation assez répandue dans laquelle, dans le cadre d'une société, le même individu agit tour à tour à des titres distincts, par exemple en qualité d'actionnaire, de directeur, d'administrateur, etc. Il pourrait être tentant, dans de telles circonstances, de faire abstraction de l'existence indépendante de la

way of proceeding may create no difficulty. The same cannot be said, however, as a matter of strict law. The individual and the corporation are separate and distinct legal persons (*Salomon v. Salomon & Co.*, [1897] A.C. 22 (H.L.)), and any failure to appreciate that distinction can only lead to confusion and to unforeseen legal consequences.

The record suggests that Mr. Krause, as the predominant individual, was in charge of managing the corporation's affairs. The decision to select him as master of the *B.C. Baron* was, presumably, his decision. But in a legal sense, that decision was the decision of the corporation. He remained subject to its direction and control even though, in a practical sense, he gave orders to himself. This important distinction is well illustrated by *Lee v. Lee's Air Farming Ltd.*, [1961] A.C. 12 (P.C.). The controlling shareholder of a corporation was killed in the course of his duties as pilot of its aircraft while engaged in top-dressing a customer's field. The deceased and the corporation had entered into an employment contract for his services. The question to be decided was whether, in light of the circumstances, the deceased could be classified as a "worker" for purposes of a worker's compensation statute. In giving judgment, Lord Morris of Borth-y-Gest emphasized the importance of separate legal existence as between the individual and the corporation, saying, at pages 26-27:

It is said that therein lies the difficulty, because it is said that the deceased could not both be under the duty of giving orders and also be under the duty of obeying them. But this approach does not give effect to the circumstance that it would be the company and not the deceased that would be giving the orders. Control would remain with the company whoever might be the agent of the company to exercise it. The fact that so long as the deceased continued to be governing director, with amplitude of powers, it would be for him to act as the agent of the company to give the orders does not alter the fact that the company and the deceased were two separate and distinct legal persons. If the deceased had a contract of service with the company then the company had a right of control. The manner of its exercise would not affect or diminish the right to its exercise. But the existence of a right to control cannot be denied if once the reality of the legal existence of the company is recognised. Just as the company and the deceased were separate legal entities so as to permit of contractual relations being established between

société pour considérer uniquement l'individu. Cette manière de procéder peut ne soulever aucune difficulté dans l'exercice courant des activités de la société; la situation est cependant tout autre en droit strict. L'individu et la société ont des personnalités juridiques distinctes (*Salomon v. Salomon & Co.*, [1897] A.C. 22 (H.L.)), et tout défaut de tenir compte d'une telle distinction ne peut qu'engendrer la confusion et entraîner des conséquences juridiques imprévues.

Le dossier suggère que M. Krause, parce qu'il exerçait une influence prépondérante sur la société en cause, avait la direction de ses activités. Il s'était présument lui-même choisi comme capitaine du *B.C. Baron*, mais aux yeux de la loi, cette décision était celle de la société. Il demeurerait assujéti à la direction et au contrôle de cette dernière même si, pratiquement, il se donnait des ordres à lui-même. Cette importante distinction trouve une bonne illustration dans l'arrêt *Lee v. Lee's Air Farming Ltd.*, [1961] A.C. 12 (P.C.). L'actionnaire majoritaire d'une société, qui pilotait l'avion de celle-ci, avait perdu la vie dans l'exercice de ses fonctions en tant que pilote en effectuant le surfacage du champ d'un client. Le défunt et la société avaient conclu ensemble un contrat de louage de services. La question à trancher était celle de savoir si, dans les circonstances, le défunt pouvait être considéré comme un «*worker*» («*travailleur*») pour les fins d'une loi relative à l'indemnisation des accidents de travail. En rendant jugement, lord Morris of Borth-y-Gest a insisté sur l'importance de l'existence juridique distincte de l'individu et de la société, affirmant aux pages 26 et 27:

[TRADUCTION] Il est dit que là réside la difficulté en l'espèce: le défunt n'aurait pas pu avoir à la fois le devoir de donner des ordres et l'obligation d'y obéir. Cette façon de voir ne tient cependant point compte du fait que les ordres seraient donnés par la société et non par le défunt. Le contrôle continuerait d'appartenir à la société peu importe l'identité du mandataire chargé de l'exercer. Le fait que le défunt aurait la responsabilité de donner les ordres en question comme mandataire de la société tant qu'il continuerait d'être son administrateur en titre et de détenir des pouvoirs très étendus ne rend pas moins distinctes leurs personnalités juridiques respectives. La conclusion d'un contrat de louage de services entre le défunt et la société impliquait que celle-ci détenait un droit de contrôle. La manière dont ce contrôle serait exercé ne toucherait ni ne diminuerait le droit à son exercice. L'existence d'un droit de contrôle ne peut cependant être niée une fois reconnue la réalité de l'existence juridique de la société. Ce caractère d'entité juridique distincte de la société permettait l'établissement de

them, so also were they separate legal entities so as to enable the company to give an order to the deceased.

If the business had remained unincorporated, there appears no doubt that Mr. Krause could have limited his liability pursuant to section 649 despite the negligence on his part as master of the *B.C. Baron*. The introduction of the corporation means that an uncertain basis for limitation (section 647) has been substituted for a sure basis under section 649. As I have said, the case illustrates once again that incorporation may work unexpected results, and even ones that are undesirable from a business standpoint for, as has been aptly observed, "sometimes corporate entity works like a boomerang and hits the man who was trying to use it".³ The argument that limitation ought to be available in a situation of this kind, seeing that Mr. Krause continued to operate much as he had done prior to incorporation, could only be accepted if the statute so permitted. I can only repeat that such a possibility is not open on its present wording. I may say, with respect, that the argument might be more appropriately addressed to a legislator than to a court of law.

Limitation under section 647

In order to succeed under this head, the corporation must show that the losses occurred without its "actual fault or privity", and the burden of so doing is a heavy one indeed (see *Vaccher et al. v. Kaufman et al.*, [1981] 1 S.C.R. 301). The relevant provisions of section 647 read:

647. ...

(2) The owner of a ship, whether registered in Canada or not, is not, where any of the following events occur without his actual fault or privity, namely,

(d) where any loss or damage is caused to any property, other than property described in paragraph (b), or any rights are infringed through

³ Gower, L. C. B. *Gower's Principles of Modern Company Law*, 4th ed. London: Stevens & Sons, 1979, at p. 100.

relations contractuelles entre celle-ci et le défunt comme il autorisait la société à lui donner des ordres.

Dans l'hypothèse où l'entreprise en cause aurait continué d'être exploitée sans être constituée en société, il ne semble faire aucun doute que M. Krause aurait pu limiter sa responsabilité conformément à l'article 649 même en ayant agi avec négligence comme capitaine du *B.C. Baron*. La constitution de l'entreprise en société substitue un fondement incertain de limitation de responsabilité (l'article 647) au fondement sûr prévu à l'article 649. Comme je l'ai déjà dit, la présente espèce démontre une fois de plus que la constitution d'une entreprise en société peut entraîner des conséquences inattendues et même commercialement indésirables: ainsi qu'il a été pertinemment observé, [TRADUCTION] «la constitution en société fait parfois boomerang pour faucher celui qui tentait de se prévaloir de ses avantages»³. L'argument voulant que la limitation soit permise dans une situation comme celle en l'espèce parce que les activités de M. Krause se sont poursuivies à peu près de la même manière après la constitution de l'entreprise en société qu'avant celle-ci ne pourrait être accepté que si la Loi autorisait la limitation dans de telles conditions. Je suis obligé de répéter qu'une telle limitation est impossible suivant le présent libellé de la Loi. Je puis dire, avec déférence, qu'il serait peut-être plus approprié de soumettre cet argument au législateur qu'à une cour de justice.

La limitation fondée sur l'article 647

Pour invoquer avec succès la disposition en titre, la société doit démontrer que les pertes se sont produites sans sa «faute ou complicité réelle», et le fardeau d'une telle preuve est certainement très lourd (voir l'arrêt *Vaccher et autre c. Kaufman et autre*, [1981] 1 R.C.S. 301). Les dispositions pertinentes de l'article 647 sont les suivantes:

647. ...

(2) Le propriétaire d'un navire, immatriculé ou non au Canada, n'est pas, lorsque l'un quelconque des événements suivants se produit sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de sa part, savoir:

d) avarie ou perte de biens, autres que ceux qui sont mentionnés à l'alinéa b), ou violation de tout droit

³ Gower, L. C. B. *Gower's Principles of Modern Company Law*, 4th ed., London, Stevens & Sons, 1979, à la p. 100.

(i) the act or omission of any person, whether on board that ship or not, in the navigation or management of the ship, in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers, . . .

liable for damages beyond the following amounts, namely,

(f) in respect of any loss or damage to property or any infringement of any rights mentioned in paragraph (d), an aggregate amount equivalent to 1,000 gold francs for each ton of that ship's tonnage.

The test thus adopted is found in the statute law of the United Kingdom where in recent times a drastically different test⁴ based upon the 1976 Convention was adopted but not immediately proclaimed.

At the hearing, the case for and against limitation under section 647 was put in this way. On the one side it was submitted that limitation must be denied because the act of negligence was that of the corporation itself. On the other, it was said that one must look to see in what capacity Mr. Krause was serving at the time of the incident. If it is found that he was serving as the master of the *B.C. Baron*, then the act of negligence (i.e. faulty navigation) was personal to him. Though it would render the corporation liable on the footing of *respondeat superior*, liability could be limited. If instead, he was acting as owner in the sense that he personified the corporation itself, then his act would have to be viewed as the act of the corporation and, so viewed, liability could not be limited.

Fortunately, the circumstances under which a corporation may limit its liability is a well travelled legal road. The test was developed by English

⁴ See *Merchant Shipping Act 1979* (U.K.), 1979, c. 39, s. 17(1) and Sch. 4. Article 4 of the *International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976* provides:

Article 4

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

(i) par l'acte ou l'omission de toute personne, qu'elle soit ou non à bord du navire, dans la navigation ou la conduite du navire, le chargement, le transport ou le déchargement de sa cargaison, ou l'embarquement, le transport ou le débarquement de ses passagers . . .

a

responsable des dommages-intérêts au-delà des montants suivants, savoir:

b

f) à l'égard de toute avarie ou perte de biens ou de toute violation des droits dont fait mention l'alinéa *d*), un montant global équivalent à 1,000 francs-or pour chaque tonneau de jauge du navire.

c

Le critère ainsi édicté se retrouve dans le droit écrit du Royaume-Uni—un critère radicalement différent⁴ fondé sur la Convention de 1976 y a récemment été adopté sans proclamation immédiate.

d

Les arguments présentés de part et d'autre à l'audience au sujet de l'applicabilité de l'article 647 sont les suivants. D'une part, il a été soutenu que la limitation de la responsabilité doit être refusée parce que l'action négligente a été posée par la société elle-même. D'autre part, il a été prétendu que l'on devait chercher à savoir en quelle qualité M. Krause agissait au moment de l'incident. S'il était conclu qu'il agissait en qualité de capitaine du *B.C. Baron*, l'action posée avec négligence (c.-à-d. la manœuvre fautive) constituerait son fait personnel. Bien que la règle *respondeat superior* rendrait la société responsable d'une telle faute, cette responsabilité pourrait être limitée. Dans l'hypothèse où, au contraire, il aurait agi comme propriétaire en personnifiant la société elle-même, son acte devrait être considéré comme celui de cette société, et la responsabilité de cette dernière ne pourrait être limitée.

e

h

Heureusement, les circonstances dans lesquelles une société peut limiter sa responsabilité font l'objet d'une jurisprudence abondante. Le critère à

⁴ Voir la *Merchant Shipping Act 1979* (R.-U.), 1979, chap. 39, art. 17(1) et annexe 4. L'article 4 de la *Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes* porte:

Article 4

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Courts before the 1979 changes in United Kingdom legislation based upon the 1976 Convention. I start by noting what Lord Denning M.R. had to say in *The Bramley Moore*, [1964] P. 200 (C.A.), at page 220:

... limitation of liability is not a matter of justice. It is a rule of public policy which has its origin in history and its justification in convenience.⁵

The difficulty seen by the Courts in applying the "actual fault or privity" concept to a corporation lies in the fact that a corporation, although endowed by law with a separate personality, is but a legal fiction. Left alone, it can do nothing. It springs into action only by the acts of natural persons. Thus, in *H. L. Bolton (Engineering) Co. Ltd. v. T. J. Graham & Sons Ltd.*, [1957] 1 Q.B. 159 (C.A.), Denning L.J. observed, at page 172:

⁵ The doctrine of limitation of shipowners' liability is deeply entrenched in the statute law of the United Kingdom, dating as far back as the *Responsibility of Shipowners Act* (U.K.), 7 Geo. II, c. 15 (1734) which was followed by the statutes of 26 Geo. III, c. 86 (1786) and 53 Geo. III, c. 159 (1813). The recital in the 1734 statute sets forth the "public policy" which Lord Denning no doubt had in mind:

WHEREAS it is of the greatest Consequence and Importance to this Kingdom, to promote the Increase of the Number of Ships and Vessels, and to prevent any Discouragement to Merchants and others from being interested and concerned therein: And whereas it has been held, that in many Cases Owners of Ships or Vessels are answerable for Goods and Merchandize shipped or put on Board the same, although the said Goods and Merchandize, after the same have been so put on Board, should be made away with by the Masters or Mariners of the said Ships or Vessels, without the Knowledge or Privity of the Owner or Owners, by Means whereof Merchants and others are greatly discouraged from adventuring their Fortunes, as Owners of Ships or Vessels, which will necessarily tend to the Prejudice of the Trade and Navigation of this Kindgom.

This policy was carried forward into the preamble of the 1813 statute:

WHEREAS it is of the utmost Consequence and Importance to promote the Increase of the Number of Ships and Vessels belonging to the United Kingdom, registered according to Law, and to prevent any Discouragement to Merchants and others from being interested therein.

appliquer dans une telle situation a été élaboré par les tribunaux anglais avant que ne soient adoptées en 1979 les modifications de la législation du Royaume-Uni à la suite de la Convention de 1976.

^a Je commence en citant les propos tenus par le Maître des rôles lord Denning dans l'arrêt *The Bramley Moore*, [1964] P. 200 (C.A.), à la page 220:

[TRADUCTION] ... la limitation de la responsabilité n'est pas fondée sur le principe de justice. Il s'agit d'une règle d'intérêt public qui trouve son origine dans l'histoire et sa justification dans son utilité⁵.

La difficulté que les tribunaux voient à l'application du concept de la «faute ou complicité réelle» à une société tient au fait qu'une telle entité, bien que jouissant d'une personnalité distincte en vertu de la loi, n'est qu'une fiction juridique. Laisseée à elle-même, elle ne peut rien faire. Elle n'agit que par l'intermédiaire de personnes physiques. Ainsi, dans l'arrêt *H. L. Bolton (Engineering) Co. Ltd. v. T. J. Graham & Sons Ltd.*, [1957] 1 Q.B. 159 (C.A.), le lord juge Denning a observé à la page 172:

⁵ La doctrine de la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire se trouve profondément enracinée dans le droit écrit du Royaume-Uni, remontant à aussi loin que la *Responsibility of Shipowners Act* (R.-U.), 7 Geo. II, chap. 15 (1734), qui a été suivie des lois 26 Geo. III, chap. 86 (1786) et 53 Geo. III, chap. 159 (1813). Les attendus de la loi de 1734 décrivent [TRADUCTION] l'«intérêt public» que lord Denning avait sans doute à l'esprit:

[TRADUCTION] ATTENDU qu'il est de la plus grande importance pour le Royaume de promouvoir l'accroissement de sa flotte et d'entraver tout désintérêt des commerçants et autres personnes concernées à l'égard des bateaux et des navires: et attendu qu'il a été statué à de nombreuses reprises que les propriétaires de bateaux et de navires sont responsables des biens et marchandises expédiés ou chargés à bord de leurs bâtiments même lorsque la cargaison est volée après son chargement à bord par le fait des capitaines ou de l'équipage desdits bateaux et navires, sans que le ou les propriétaires de ces bâtiments aient connaissance ou soient complices d'une telle action, et que de tels précédents dissuadent fortement les commerçants et les autres personnes concernées d'acquiescer la propriété de bateaux ou de navires pour devenir armateurs, ce qui tend à porter préjudice au commerce et à la navigation de ce Royaume.

Cette politique a été énoncée à nouveau dans le préambule de la loi de 1813:

[TRADUCTION] ATTENDU qu'il est de la plus grande importance pour ce Royaume de promouvoir l'accroissement de sa flotte de bateaux et navires enregistrés conformément à la loi et d'entraver tout désintérêt des commerçants et autres personnes concernées à l'égard de tels bâtiments.

A company may in many ways be likened to a human body. It has a brain and nerve centre which controls what it does. It also has hands which hold the tools and act in accordance with directions from the centre. Some of the people in the company are mere servants and agents who are nothing more than hands to do the work and cannot be said to represent the mind or will. Others are directors and managers who represent the directing mind and will of the company, and control what it does. The state of mind of these managers is the state of mind of the company and is treated by the law as such.

Obviously, then, only the act of certain servants or agents will be seen as an act of the corporation itself. To be such it must fall within the test enunciated by Viscount Haldane L.C. in *Lennard's Carrying Company v. Asiatic Petroleum Company*, [1915] A.C. 705 (H.L.), where he said at pages 713-714:

For if Mr. Lennard was the directing mind of the company, then his action must, unless a corporation is not to be liable at all, have been an action which was the action of the company itself within the meaning of s. 502 It must be upon the true construction of that section in such a case as the present one that the fault or privity is the fault or privity of somebody who is not merely a servant or agent for whom the company is liable upon the footing *respondeat superior*, but somebody for whom the company is liable because his action is the very action of the company itself.

That view has stood the test of time and has been consistently applied in this country (see e.g. *Pater-son Steamships Ltd. v. The Canadian Co-operative Wheat Producers Ltd.*, [1935] S.C.R. 617, at page 625; *Leval & Company Incorporated v. Colonial Steamships Limited*, [1961] S.C.R. 221, at page 230; *British Columbia Telephone Company and Others v. Marpole Towing Ltd.*, [1971] S.C.R. 321, at pages 326-327).

In light of these authorities, I think Mr. Krause was "the directing mind" of the corporation at the time of the incident in the sense that his action was "the very action" of the corporation. To hold otherwise would, it seems to me, require us to draw a distinction not warranted by the cases. Mr. Krause the master cannot be separated from Mr. Krause the principal. At the relevant time he was clearly the "directing mind and will" of the corporation. Although the incident was due to negligence on his part, the act was that of the corporation itself. In *Tesco Supermarkets Ltd. v. Natrass*, [1972] A.C. 153 (H.L.), Lord Reid once

[TRANUCTION] Une compagnie peut être comparée à un corps humain de plusieurs façons. Elle possède un cerveau et un centre nerveux qui contrôlent ce qu'elle fait. Elle a également des mains qui tiennent les outils et agissent conformément aux directives venant de ce centre. Certaines personnes au sein de la compagnie sont de simples préposés et mandataires qui ne sont rien de plus que des mains qui accomplissent le travail et dont on ne peut pas dire qu'elles en représentent l'âme ou l'esprit. D'autres sont des administrateurs et des gérants qui représentent l'âme dirigeante de la compagnie et qui ont la haute main sur son activité. L'état d'esprit de ces gérants est celui de la compagnie et est considéré juridiquement comme tel.

Il est donc évident que seules les actions de certains employés ou mandataires seront considérées comme celles de la société elle-même, et pour cela, ces actions doivent satisfaire au critère énoncé par le vicomte Haldane, lord Chancelier, dans l'arrêt *Lennard's Carrying Company v. Asiatic Petroleum Company*, [1915] A.C. 705 (H.L.), où il a dit aux pages 713 et 714:

[TRANUCTION] Car, si M. Lennard était l'âme dirigeante de la compagnie, sauf à conclure à l'irresponsabilité totale d'une compagnie, son acte a dû être celui de la compagnie elle-même au sens de l'art. 502. Il doit s'agir, selon une interprétation juste de cet article dans un cas comme celui qui se présente ici, de la faute ou de la complicité, non seulement d'un préposé ou d'un mandataire dont la compagnie est responsable en vertu de la règle *respondeat superior*, mais d'une personne qui engage la responsabilité de la compagnie parce que son acte est l'acte de la compagnie elle-même.

Cette façon de voir a subi l'épreuve du temps et a été appliquée constamment dans notre pays (voir, par exemple, les arrêts *Pater-son Steamships Ltd. v. The Canadian Co-operative Wheat Producers Ltd.*, [1935] R.C.S. 617, à la page 625; *Leval & Company Incorporated v. Colonial Steamships Limited*, [1961] R.C.S. 221, à la page 230; et *British Columbia Telephone Company et autres c. Marpole Towing Ltd.*, [1971] R.C.S. 321, aux pages 326 et 327).

À la lumière de cette jurisprudence, je crois que M. Krause était [TRANUCTION] «l'âme dirigeante» de la société au moment de l'incident au sens où son acte était [TRANUCTION] «l'acte de la compagnie elle-même». Toute autre conclusion me semble impliquer l'établissement d'une distinction que n'autorisent pas ces arrêts. Le capitaine Krause ne peut être séparé du commettant Krause. À l'époque visée, il était clairement [TRANUCTION] «l'âme et la volonté dirigeantes» de la société. Bien que l'incident soit dû à sa négligence personnelle, l'acte posé était celui de la société elle-même. Dans l'arrêt *Tesco Supermarkets Ltd.*

again drew the distinction between acts which are done for a corporation and acts that are done as a corporation when he said, at page 170:

I must start by considering the nature of the personality which by a fiction the law attributes to a corporation. A living person has a mind which can have knowledge or intention or be negligent and he has hands to carry out his intentions. A corporation has none of these: it must act through living persons, though not always one or the same person. Then the person who acts is not speaking or acting for the company. He is acting as the company and his mind which directs his acts is the mind of the company. There is no question of the company being vicariously liable. He is not acting as a servant, representative, agent or delegate. He is an embodiment of the company or, one could say, he hears and speaks through the persona of the company, within his appropriate sphere, and his mind is the mind of the company. If it is a guilty mind then that guilt is the guilt of the company. It must be a question of law whether, once the facts have been ascertained, a person in doing particular things is to be regarded as the company or merely as the company's servant or agent. In that case any liability of the company can only be a statutory or vicarious liability. [Emphasis added.]

As I see it, the distinction between an act of a particular individual in his capacity of master and an act in his capacity as owner for purposes of section 649, has no application in determining whether the act was done "without the actual fault or privity" of a corporation for purposes of section 647. In the latter case, as the authorities demonstrate, what is important is whether the doer of the act occupied such a position in the corporation that at the time it was done it may be said to have been the very act of the corporation itself. I have concluded that Mr. Krause's acts and omissions were of this kind and, accordingly, the corporation cannot limit its liability. The losses did not occur without its "actual fault or privity".

In the result, the appeal should be allowed with costs. I would vary the judgment below by deleting the second paragraph thereof and by substituting the following:

There shall be judgment for the plaintiffs against the other defendants in the amount of \$100,920.48, plus costs.

PRATTE J.: I agree.

MACGUIGAN J.: I agree.

v. Natrass, [1972] A.C. 153 (H.L.), lord Reid a, une fois de plus, tiré la ligne de démarcation entre les actes posés pour une société et les actes posés à titre de société lorsqu'il a dit à la page 170:

[TRADUCTION] Il me faut tout d'abord examiner la nature de la personnalité attribuée aux sociétés par le jeu d'une fiction juridique. Une personne physique possède un esprit capable de connaissance, d'intention et de négligence; elle possède également des mains lui permettant de réaliser les intentions qu'elle a formées. Une société n'est dotée d'aucun de ces attributs: elle ne peut agir que par l'intermédiaire de personnes physiques, sans toutefois que ses actes doivent toujours être posés par une seule personne ou par la même personne. La personne qui pose alors un acte ne parle pas ou n'agit pas pour la société. Elle agit à titre de société, et l'esprit qui régit ses actes est celui de la société. Il n'est point question pour la société d'une responsabilité du fait d'autrui. La personne en question n'agit point en qualité d'employée, de représentante, de mandataire ou de déléguée. Elle incarne la société ou, pourrait-on dire, entend et parle par la personne de la société dans le cadre des attributions qui lui sont propres, et son esprit est l'esprit de la société. Si cet esprit est coupable, la société est coupable. Doit constituer un point de droit la question de savoir si, une fois les faits établis, une personne doit être considérée comme ayant posé certains actes particuliers à titre de société ou simplement en qualité d'employée ou de mandataire de la société. Dans ce dernier cas, toute responsabilité de la société ne peut être qu'une responsabilité prévue dans une loi ou une responsabilité du fait d'autrui. [Les soulignements sont ajoutés.]

À mon point de vue, la distinction établie pour les fins de l'article 649 entre un acte posé par un individu particulier en sa qualité de capitaine et un acte posé par cet individu en sa qualité de propriétaire ne s'applique pas lorsqu'il s'agit de déterminer si l'acte visé a été accompli «sans qu'il y ait faute ou complicité réelle» de la part de la société pour les fins de l'article 647. Dans ce dernier cas, comme l'affirme la jurisprudence, la question importante est celle de savoir si la personne qui a posé l'acte en cause occupait à ce moment-là au sein de la société un poste tel que son acte puisse être considéré comme l'acte de la société elle-même. J'ai conclu que les actes et les omissions de M. Krause appartenaient à cette catégorie et, en conséquence, la société ne peut limiter sa responsabilité. Les pertes ne se sont pas produites sans qu'il y ait «faute ou complicité réelle» de sa part.

En conséquence, l'appel devrait être accueilli avec dépens. Je modifierais le jugement porté en appel en substituant à son second paragraphe les dispositions suivantes:

Les demandeurs ont gain de cause contre les autres défendeurs pour la somme de 100 920,48 \$ plus les dépens.

LE JUGE PRATTE: Je souscris à ces motifs.

LE JUGE MACGUIGAN: Je souscris à ces motifs.