

Olaf Angell & Erling Johansen (Plaintiffs)

v.

The Ship *Oceanic Peace*, Associated Bulk Carriers Inc. (Defendants)

Trial Division, Collier J.—Vancouver, B.C., June 19; Ottawa, July 6, 1972.

Maritime law—Practice and procedure—Passing ship cuts cable of fishing vessel—No “collision between vessels”—Preliminary acts not required—Federal Court Rule 1013.

The *Oceanic Peace*, a deep sea cargo vessel, passed the fishing vessel *Baron* close astern severing the cable connecting the *Baron*'s trawl net. The *Baron*'s owners brought action for damages and filed a preliminary act pursuant to Rule 1013.

Held, granting defendants' motion to dispense with the filing of preliminary acts, Rule 1013 did not apply. There was no “collision between vessels” as required by the Rule.

Bennett Steamship Co. v. Hull Mutual Steamship Protecting Society Ltd. [1913] 3 K.B. 372, applied.

MOTION by defendant owners.

James T. Rust for plaintiffs.

V. Hill, Q.C. for defendants.

COLLIER J.—This is a motion by the defendant owners of the *Oceanic Peace* for an order dispensing with the filing of preliminary acts in this action as “inappropriate to the litigation” and for particulars of the negligence alleged against the defendant in paragraph 6 of the statement of claim. It is necessary to set out the facts in order to appreciate the point involved.

The plaintiffs are the owners of the *Baron*, a fishing vessel. The *Oceanic Peace* is a deep sea cargo vessel. On July 29, 1970, the *Baron* was fishing off Cape Flattery in the State of Washington. She had her trawl net out and in the statement of claim it is alleged she was displaying the proper fishing signals. The *Oceanic Peace*, apparently bound for Vancouver, is alleged to have snagged the trawl cable connecting the net to the *Baron* and severed it. It is further alleged the trawl net was lost. I point

Olaf Angell & Erling Johansen (Demandeurs)

c.

Le navire *Oceanic Peace*, Associated Bulk Carriers Inc. (Défendeurs)

Division de première instance, le juge Collier—Vancouver (C.-B.), le 19 juin; Ottawa, le 6 juillet 1972.

Droit maritime—Pratique et procédure—Un vaisseau a sectionné le câble d'un navire de pêche en passant—Il n'y a pas eu «collision entre navires»—Actes préliminaires non requis—Règle 1013 de la Cour fédérale.

Le *Oceanic Peace*, un cargo de haute mer, a croisé le navire de pêche *Baron* à une courte distance à l'arrière, sectionnant le câble reliant ledit navire à son chalut. Les propriétaires du navire *Baron* ont intenté une action en dommages-intérêts et déposé un acte préliminaire, conformément à la Règle 1013.

Arrêt: Il est fait droit à la requête des défendeurs aux fins d'être dispensés de déposer des actes préliminaires, la Règle 1013 ne s'appliquant pas. Il n'y a eu aucune «collision entre navires» ainsi que l'exige ladite règle.

Arrêt appliqué: *Bennett Steamship Co. c. Hull Mutual Steamship Protecting Society Ltd.* [1913] 3 K.B. 372.

REQUÊTE des défendeurs-propriétaires.

James T. Rust pour les demandeurs.

V. Hill, c.r. pour les défendeurs.

LE JUGE COLLIER—Les défendeurs, propriétaires du navire *Oceanic Peace*, ont présenté une requête aux fins d'obtenir une ordonnance les dispensant d'avoir à déposer des actes préliminaires, au motif que ceux-ci «n'aideraient en rien à la solution du litige», et les exemptant aussi d'avoir à fournir des précisions relative à la négligence que le paragraphe 6 de la déclaration impute aux défendeurs. Il est nécessaire de faire le récit des faits pour comprendre la question soulevée.

Les demandeurs sont propriétaires du navire de pêche *Baron*. L'*Oceanic Peace* est un cargo de haute mer. Le 29 juillet 1970, le *Baron* pêchait au large du cap Flattery, situé dans l'État de Washington. Son chalut était à l'eau et, selon la déclaration, le *Baron* avait hissé les signaux de pêche appropriés. Le navire *Oceanic Peace*, qui faisait apparemment route vers Vancouver, aurait selon les demandeurs heurté le câble reliant le chalut au *Baron* et l'aurait sectionné. De plus, les demandeurs allèguent que

out there was no collision or impact between the *Oceanic Peace* and the *Baron* except to the extent I have described.

The owners of the *Baron* commenced action claiming damages, presumably for the loss of the net and, I suppose, further consequential damages. Paragraph 5 of the statement of claim is as follows:

5. At approximately 0900 on or about the 29th day of July, 1970, the fishing vessel "BARON" was engaged in fishing approximately 55 miles off Cape Flattery. The "BARON" was dragging 300 fathoms of trawl net and was displaying the proper fishing signals. The "OCEANIC PEACE" appeared at approximately 0845 on a Westerly course, and approached the "BARON" without altering course. The "BARON" blew its whistle and shortly thereafter, the "OCEANIC PEACE" altered course to port and passed the "BARON" close aboard off the "BARON"'s stern severing the line connecting the trawl net to the "BARON". The net was lost and the "BARON" was unable to continue fishing.

The plaintiffs have filed a preliminary act purportedly pursuant to Rule 1013 of the Rules of Court.

The relevant words in Rule 1013 are "In an action for damage by collision between vessels . . ." and the Rule then goes on to require (speaking generally) the filing of a "Preliminary Act". Counsel for the defendant contends, on this motion, there was no collision between vessels, but at most a collision between a vessel, the *Oceanic Peace* and another object, in this case a steel cable connected to a trawl net. Therefore it is not a case where preliminary acts should be filed. Counsel for the plaintiffs, on the other hand, takes the position that the cable and net were, because of the character of the *Baron* as a fishing vessel, an essential part of that vessel. Therefore there was, from a practical point of view, a collision between vessels.

Counsel for the plaintiffs relied, in support of his argument, on *Re Margetts* [1901] 2 K.B. 792 where there was a collision with an anchor by which a ship was moored. That was held to be a collision with a ship.

ledit chalut a été perdu. Je souligne qu'il n'y a eu aucune collision ni aucun choc entre l'*Oceanic Peace* et le *Baron*, si ce n'est dans la mesure où je viens de le dire.

Les propriétaires du *Baron* ont intenté une action dans laquelle ils réclament des dommages-intérêts, sans doute pour la perte du chalut et, je suppose, pour d'autres dommages qui en ont résulté. Le paragraphe 5 de la déclaration est ainsi rédigé:

[TRADUCTION] 5. Aux environs de 9h00, le 29 juillet 1970 ou vers cette date, le navire de pêche «BARON» pêchait à peu près à 55 milles au large du cap Flattery. Le «BARON» traînait un chalut long de 300 brasses et avait hissé les signaux de pêche appropriés. L'«OCEANIC PEACE» a été vu pour la première fois à environ 8h45; il se dirigeait vers l'ouest et s'est approché du «BARON» sans changer de route. Le «BARON» a donné un coup de sifflet et, peu après, l'«OCEANIC PEACE» a changé de route, obliquant vers bâbord, et a passé à une courte distance de l'arrière du «BARON», sectionnant le câble reliant le «BARON» à son chalut. Ce dernier a été perdu et le «BARON» a été incapable de continuer à pêcher.

Les demandeurs ont déposé un acte préliminaire comme, prétendent-ils, les y oblige la Règle 1013 des Règles de cette Cour.

La partie de la Règle 1013 qui nous intéresse est libellée de la façon suivante: «Dans une action en dommages résultant d'une collision entre navires. . .». La Règle, un peu plus loin, exige (de façon générale) le dépôt d'un «Acte préliminaire». L'avocat des défendeurs soutient, à l'appui de la présente requête, qu'il n'y a pas eu collision entre navires; tout au plus y a-t-il eu collision entre un navire, l'*Oceanic Peace*, et un autre objet, en l'occurrence un câble d'acier relié à un chalut. Il ne s'agit donc pas, selon lui, d'un cas où il faille déposer des actes préliminaires. Selon l'avocat des demandeurs, le câble et le chalut constituaient au contraire une partie essentielle du *Baron*, du fait que ce dernier était un navire de pêche. Il en conclut qu'en fait il y a donc eu collision entre navires.

A l'appui de son argumentation, l'avocat des demandeurs a cité l'affaire *Re Margetts* [1901] 2 K.B. 792, où il y avait eu collision avec l'ancre au moyen de laquelle un navire était amarré. On a décidé qu'il s'agissait là d'une collision avec un navire.

Reliance was also placed on *The Niobe* [1891] A.C. 401 where it was held there was a collision between ships. That was based on the theory of a tug and tow being one ship.

I was referred to *Bennett Steamship Co. v. Hull Mutual Steamship Protecting Society Ltd.* [1913] 3 K.B. 372 by counsel for the defendants. In that case a steamer fouled the nets of a fishing vessel. The nets were about a mile or more from the vessel itself. The hull of the steamer did not at any time come in contact with the hull of the fishing vessel. The facts are obviously very similar to the facts in the present case. The question before Pickford J. was whether there was a collision within the meaning of a clause in a Lloyd's policy. The clause read:

And it is further agreed that if the ship hereby insured shall come into collision with any other ship or vessel and the assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums not exceeding in respect of any one such collision the value of the ship herein insured this company will pay the assured such proportion of three-fourths of such sum or sums so paid as its subscription hereto bears to the value of the ship hereby insured.

Pickford J. said at p. 376:

The question is whether in the circumstances of this case there was a "collision with any other ship or vessel" within the meaning of the collision clause attached to the usual form of Lloyd's policy. The plaintiffs under the provision contained in the defendant society's rules are entitled to recover if the ship insured comes into collision with any other ship or vessel and the claims for losses, damages, or expenses arising from or consequent upon the collision are not recoverable under the Lloyd's policy clause. The circumstances are stated in paragraph 1 of the special case. (Having read the paragraph, the learned judge continued:) It is perfectly clear that as a matter of ordinary language no one would say that the *Burma* came into collision with another ship or vessel. If any one were asked, apart from decided cases, whether to run into a net at a distance of a mile from the ship, the ship being attached to the other end of the net, was running into the ship, I do not suppose he would hesitate to reply in the same sense as that which Lord Bramwell expressed in giving judgment in *The Niobe* ([1891] A.C. 401), namely, that as a matter of ordinary English she did nothing of the sort.

L'avocat des demandeurs s'est aussi appuyé sur l'affaire *The Niobe* [1891] A.C. 401, dans laquelle on a décidé qu'il y avait eu collision entre navires. Cette décision était fondée sur la théorie selon laquelle un remorqueur et le navire remorqué constituent un seul navire.

L'avocat des défendeurs m'a référé à l'affaire *Bennett Steamship Co. c. Hull Mutual Steamship Protecting Society Ltd.* [1913] 3 K.B. 372. Dans cette affaire, un navire à vapeur s'était empêtré dans les filets d'un navire de pêche. Les filets se trouvaient à environ un mille ou plus du navire lui-même. La coque du navire à vapeur n'avait pas heurté la coque du navire de pêche. Les faits sont de toute évidence très semblables à ceux de la présente affaire. La question que devait trancher le juge Pickford était celle de savoir s'il y avait eu collision au sens dans lequel ce mot était employé dans une clause d'une police de la Lloyd's. Le texte de cette clause était le suivant:

[TRADUCTION] Et il est de plus convenu que si le navire assuré aux présentes entre en collision avec un autre navire ou bateau et que si l'assuré est en conséquence obligé de verser et verse à toute autre personne, à titre de dommages, une somme ou des sommes quelconques ne dépassant pas, relativement à une collision quelconque de cette nature, la valeur du navire assuré aux présentes, la présente compagnie remboursera à l'assuré la proportion des trois quarts de cette somme ou de ces sommes ainsi versées que sa souscription aux présentes représente par rapport à la valeur du navire assuré par le présent contrat.

Le juge Pickford a déclaré à la page 376:

[TRADUCTION] La question est de savoir si, dans les circonstances de cette affaire, il y a eu «collision avec un autre navire ou bateau» au sens que donne à ces mots la clause de collision jointe à la formule ordinaire de police d'assurance de la Lloyd's. En vertu des dispositions contenues aux règlements de la société défenderesse, les demandeurs peuvent prétendre à un remboursement si le navire assuré entre en collision avec un autre navire ou bateau et si la clause de la police de la Lloyd's ne permet pas un remboursement des pertes, dommages ou frais qui découlent de la collision ou en sont la conséquence. Les circonstances de l'affaire y sont énoncées au paragraphe 1. (Après avoir lu ce paragraphe, le savant juge a poursuivi en disant:) Il est bien évident qu'en langage ordinaire, personne ne peut dire que le *Burma* est entré en collision avec un autre navire ou bateau. Si l'on demandait à quelqu'un de dire si, d'après lui, la jurisprudence mise à part, c'est la même chose d'entrer en collision avec un navire et de s'empêtrer dans un filet situé à une distance d'un mille du navire auquel est attaché l'autre bout du filet, je suppose qu'il répondrait sans hésiter dans le même sens que l'a fait Lord Bramwell dans le jugement qu'il a prononcé dans l'affaire *The Niobe* ([1891] A.C. 401),

He then went on to deal with the *Margetts* and the *Niobe* cases and said at pp. 377-8:

... Another case is *In re Margetts and Ocean Accident and Guarantee Corporation* ([1901] 2 K.B. 792). In that case the collision was with an anchor by which a ship was moored, and that was held to be a collision with the ship. That may be going rather further possibly than *The Niobe* ([1891] A.C. 401). It may perhaps very well be said that the anchor which is used for the purpose of mooring a ship and is necessary for its navigation, and without which she could not prudently put to sea (to use, in effect, the words of Wills J. in *In re Salmon and Woods*, 2 Morr. 137), is a part of the ship; but it does not seem to me that there is any principle laid down in those authorities which obliges me to extend them still further, and to hold that the end of a net—to which the ship is not necessarily always attached, because she leaves it from time to time—a mile away from the ship is a part of the ship, or that a collision with the end of that net is a collision with the ship. It may be that the principle upon which those cases were decided (whatever it may be) ought to be held to extend the meaning of the words used in the judgments to the circumstances of the present case, but I am unable to see anything which compels me to so hold, and such an extension must be made by the Court of Appeal if it is to be made.

He found there was no collision within the meaning of the clause.

I do not think that the distinctions made on the facts by counsel for the plaintiffs, that is, the net in the *Bennett* case was not always attached to the ship, the net was a mile long and the collision occurred with the seaward end of the net, are sound distinctions.

I respectfully agree with the reasoning of Pickford J. and hold in this case there was no "collision between vessels" within the meaning of Rule 1013.

I therefore order that preliminary acts are inappropriate to this action and should not be filed.

I further order that particulars of negligence be furnished to the defendants by July 20, 1972, and that the time for filing the defence be extended to August 3, 1972.

à savoir que dans le langage courant, il s'agit là de deux choses différentes.

Le juge Pickford a ensuite étudié les affaires *Margetts* et *Niobe* et il a déclaré aux pages 377 et 378:

[TRANSDUCTION] ... Il y a aussi l'affaire *In re Margetts and Ocean Accident and Guarantee Corporation* ([1901] 2 K.B. 792). Dans cette affaire, il s'agissait d'une collision avec une ancre au moyen de laquelle un navire était amarré; il a été décidé que cela constituait une collision avec ce navire. Cette décision va peut-être un peu plus loin que la décision rendue dans l'affaire *The Niobe* ([1891] A.C. 401). On peut très bien concevoir que l'ancre dont on se sert pour amarrer un navire, qui est nécessaire à sa navigation et sans laquelle le navire ne pourrait sans risque prendre la mer, (pour reprendre les termes du juge Wills dans l'affaire *In re Salmon and Woods*, 2 Morr. 137), fait partie du navire; mais cette jurisprudence ne me semble établir aucun principe qui m'oblige à en étendre encore plus la portée et à décider que l'extrémité d'un filet qui n'est pas nécessairement toujours attaché au navire, qui s'en détache à l'occasion et qui est situé à un mille du navire, fait partie de ce dernier, ni qu'une collision survenue avec l'extrémité de ce filet est une collision avec le navire. Peut-être y aurait-il lieu de décider que le principe sur lequel se fondent ces décisions, (quel que puisse être ce principe), a pour effet d'étendre la signification des termes utilisés dans les jugements aux circonstances de la présente affaire, mais je ne vois rien qui m'oblige à en décider ainsi; il appartient d'ailleurs à la Cour d'appel d'étendre la signification de ces termes, s'il y a lieu.

Le juge Pickford a décidé qu'il n'y avait pas eu collision au sens de la clause.

Je ne pense pas que les distinctions qu'a faites l'avocat des demandeurs sur les faits, à savoir que le filet, dans l'affaire *Bennett*, n'était pas toujours attaché au navire, qu'il mesurait un mille et que la collision s'est produite avec l'extrémité la plus éloignée du navire, soient des distinctions valables.

Je souscris respectueusement aux motifs qu'a exprimés le juge Pickford et je décide dans la présente affaire qu'il n'y a pas eu «collision entre navires» au sens de la Règle 1013.

J'ordonne donc que les dispositions exigeant le dépôt d'actes préliminaires ne s'appliquent pas à la présente action et qu'il n'y a pas lieu d'en déposer.

J'ordonne de plus que l'on fournisse aux défendeurs les détails de leur négligence, au plus tard le 20 juillet 1972, et je prolonge jusqu'au 3 août 1972 le délai qu'ont les défendeurs pour présenter leur défense.

If there is any difficulty with these time limits, liberty is given to either side to apply.

The defendants are entitled to their costs of this motion in any event of the cause.

Si les parties éprouvent quelque difficulté à respecter ces délais, elles pourront en demander chacune la prolongation.

Les défendeurs auront droit à leurs frais afférents à la présente requête, quelle que soit l'issue de la cause.