

1947
 {
 Jan. 13, 14
 —
 1948
 {
 Sept. 4
 —

ENTRE:

SA MAJESTÉ LE ROI, sur l'informa-
 tion du Procureur Général du Canada, }

DEMANDEUR;

ET

ARTHUR SAUVAGEAU, JOSEPH
 SAUVAGEAU, CLÉOMEN SAUVA-
 GEAU, THE PRICE NAVIGATION
 CO. LTD., et DAME MARIE POLI-
 QUIN MALONE, faisant affaires seule
 sous le nom et raison sociale de J. C.
 MALONE AND COMPANY }

DÉFENDEURS.

Crown—Action to recover expenses incurred by the Crown in removing a wreck—The Navigable Waters' Protection Act, R.S.C. 1927, c. 140, ss. 13 (b), (14) (1) (2) (3), 15 (a), 16 (1) (2), 17 (1) (second sub. par. a)—Wreck—Obstruction to navigation—Removal—Joint and several liability of owner of the barge and person in charge thereof for costs of removing wreck—Charterer of barge not liable being neither the owner, nor the person in charge thereof—Powers of the Minister of Transport under s. 16 (1) of the Act with respect of the sale of a wreck and the proceeds thereof are discretionary.

A barge owned by defendants Sauvageau and chartered by defendant J. C. Malone and Company sank in the north channel of the St. Lawrence River while being towed by a tug, the property of defendant The Price Navigation Co. Ltd. Because of its obstruction to navigation and failure on the part of defendants to remove it, the wreck was removed under the supervision of the Department of Transport. The action is to recover the expenses thus incurred by the Crown.

Held: That defendants Sauvageau, as owners of the barge, and defendant The Price Navigation Co. Ltd., as the person in charge thereof, are jointly and severally obliged, by virtue of section 17 (1) (second sub. par. a) of the Navigable Waters' Protection Act, to reimburse the Crown the expenses incurred by it in removing the wreck.

2. That defendant J. C. Malone and Company, as charterer of the barge, is not liable for the expenses of removal, being neither the owner, nor the manager owner nor the master nor the person in charge thereof as enacted by the same section of the said Act.
3. That under section 16 (1) of the said Act the Minister of Transport was not bound to cause the wreck to be sold and to apply the proceeds thereof in reimbursement of the expenses incurred.

INFORMATION exhibited by the Attorney-General of Canada to recover expenses incurred by the Crown in removing a wreck as an obstruction to navigation.

The action was tried before the Honourable Mr. Justice Angers at Three Rivers, Quebec.

William Morin, K.C. for plaintiff.

C. Russell Mackenzie, K.C.; Joseph Gravel, K.C.; Brock Clark for defendant Price Navigation Co. Ltd.

Léon Méthot, K.C. for defendants A. Sauvageau, J. Sauvageau, Cléomen Sauvageau.

Lucien Beauregard, K.C. for defendant Dame Marie Poliquin-Malone.

The facts and questions of law raised are stated in the reasons for judgment.

ANGERS J. now (September 4, 1948) delivered the following judgment:

Le demandeur réclame des défendeurs, conjointement et solidairement, la somme de \$18,168.32 pour coût de l'enlèvement de l'épave de la barge "Belœil" sombrée dans le fleuve St-Laurent, près du Cap Charles, sur le côté nord du chenal, le 25 septembre 1941.

Dans son information le Procureur Général du Canada, pour et au nom de Sa Majesté, déclare ce qui suit:

le 25 septembre 1941, les défendeurs Arthur, Joseph et Cléomen Sauvageau étaient les propriétaires des 64 parts de la barge "Belœil", enregistrée à Montréal sous le numéro 103,342, d'une longueur de 156.8 pieds, d'une largeur de 25.3 pieds, d'un tonnage brut de 489.94 tonneaux et d'un tonnage enregistré de 261.59 tonneaux;

à cette date la dite barge "Belœil" sombra dans le fleuve St-Laurent, dans le voisinage de la bouée 76, près du Cap Charles, sur le côté nord du chenal, endroit où le courant est fort et d'une grande vélocité;

au moment où la dite barge sombra, elle était à la remorque du remorqueur "Chicoutimi", propriété de The Price Navigation Company Limited;

durant le remorquage de la barge "Belœil" par le "Chicoutimi", la navigation de la dite barge était sous le contrôle exclusif du "Chicoutimi";

1948
LE ROI
v.
SAUVAGEAU
ET AL.

1948
LE ROI
v.
SAUVAGEAU
ET AL.
Angers J.

au moment de son naufrage, la barge "Belceil" était affrétée par la défenderesse J. C. Malone and Company et transportait des marchandises pour le compte de celle-ci; le chenal où sombra la barge "Belceil" est entièrement navigable et fréquenté par des unités navales et marchandes de tout tonnage;

la barge "Belceil" devint un obstacle et un danger à la navigation dans les parages où elle avait sombré;

après le naufrage de la barge "Belceil", les navigateurs ayant à naviguer dans ces parages se plaignirent à l'agent des Transports à Montréal des dangers auxquels les exposait l'épave de la dite barge;

à la suite de ces plaintes, le 9 octobre 1941, les défendeurs furent mis en demeure par télégramme du ministère des Transports d'enlever l'épave de la barge "Belceil";

nonobstant les mises en demeure susdites, les défendeurs négligèrent d'enlever l'épave de la barge "Belceil";

à défaut par les défendeurs d'enlever cette épave, le Ministre des Transports dut, dans l'intérêt de la navigation, dans le cours de juin 1942, la faire enlever et transporter dans un endroit où elle ne pourrait plus constituer un danger pour la navigation;

au moment de son enlèvement l'épave ni aucune partie d'icelle n'aurait été susceptible d'être vendue;

les opérations de l'enlèvement durèrent du 6 au 22 juin 1942 et coûtèrent \$18,168.32;

la dite somme de \$18,168.32 fut payée à qui de droit à même les deniers publics du Canada;

Les défendeurs, par lettre du procureur du ministère des Transports, datée du 25 juillet 1942, furent mis en demeure de payer conjointement et solidairement la dite somme de \$18,168.32.

Pour défense à l'action du demandeur, les défendeurs Sauvageau allèguent ce qui suit:

ils admettent que le 25 septembre 1941 ils étaient les propriétaires des 64 parts de la barge "Belceil" enregistrée à Montréal sous le numéro 103,342, telle que désignée dans le premier paragraphe de l'information;

ils admettent que durant son remorquage par le "Chicoutimi" la navigation de la barge "Belceil" était sous le contrôle exclusif de ce dernier;

ils nient ou ignorent les autres allégations de l'information;

Et plaident spécifiquement:

le 25 septembre 1941 ils n'étaient pas en charge de la barge "Belceil", n'avaient aucun contrôle sur elle et les personnes en charge d'icelle n'étaient ni leurs serviteurs ni leurs préposés;

dans le cours de juillet 1941, par contrat verbal intervenu entre eux et Sarsfield Malone, arrimeur, des Trois-Rivières, ils ont loué à celui-ci, qui en a pris le contrôle absolu, leur barge "Belceil" au prix de \$18 par jour;

selon leurs informations, le dit Sarsfield Malone a sous-loué ou en tout cas transporté la dite barge à The Price Navigation Company Limited pour être utilisée au transport du bois de la rivière Chaudière au Havre des Trois-Rivières, ce à quoi elle était employée le 25 septembre 1941;

si la dite barge a sombré, tel qu'allégué dans l'information, ce sinistre est dû à la faute et à la négligence de ceux qui en avaient la charge, ces faute et négligence consistant:

- a) dans le fait d'avoir procédé à faire le voyage alors que le temps était très mauvais et qu'il aurait été facile de se mettre à l'ancre, surtout avant de procéder dans cette partie du fleuve où le courant est fort et d'une grande vélocité;
- b) dans le fait que la personne en charge du convoi ou ses préposés ont négligé de surveiller la barge et même de s'intéresser à des signaux que leur a faits une personne, qui se trouvait dans celle-ci, durant au moins une demi-heure avant son naufrage;

les défendeurs Sauvageau ne peuvent être tenus responsables du sinistre en vertu du droit commun, tant pour les raisons susmentionnées que parce qu'ils n'étaient pas en charge de la barge lorsqu'elle a sombré et causé une obstruction à la navigation;

le 25 septembre 1941, la barge "Belceil" s'est remplie d'eau par la faute de ceux qui en avaient la charge et a coulé par le fond sans se briser aucunement; la dite barge, qui était en acier, aurait repris toute sa valeur dès qu'elle aurait été renflouée;

1948
 Le Roi
 v.
 SAUVAGEAU
 ET AL.
 Angers J.

1948
 LE ROI
 v.
 SAUVAGEAU
 ET AL.
 Angers J.

le demandeur ou ses préposés n'ont pas renfloué la dite barge et ne se sont en aucune façon conformés aux dispositions de la Loi de la protection des eaux navigables et ils n'ont aucun recours contre les dits défendeurs.

Pour réponse à la défense des défendeurs Sauvageau le demandeur:

demande acte des admissions y contenues, en nie les autres allégations et déclare spécifiquement ce qui suit:

le contrat intervenu entre les défendeurs et Sarsfield Malone et celui par lequel ce dernier aurait sous-loué ou transporté la barge "Belceil" à The Price Navigation Company Limited pour le transport du bois sont non pertinents et ne peuvent exonérer les défendeurs de leurs obligations;

les actes de faute et négligence reprochés, dans le paragraphe 9 de l'information, à ceux qui avaient la charge de la barge "Belceil" lors de son naufrage ne peuvent exonérer les défendeurs Sauvageau de leurs obligations à l'égard de l'épave de la dite barge, dont ils étaient les propriétaires.

Pour défense la défenderesse The Price Navigation Company Limited plaide ce qui suit:

elle admet la plupart des allégations essentielles de l'information;

elle nie que la date du naufrage de la barge "Belceil" soit le 25 septembre 1941;

elle nie que la navigation de la dite barge était sous le contrôle exclusif du remorqueur "Chicoutimi" et dit que son contrôle était à la charge du capitaine et de l'équipage ou des propriétaires;

la barge "Belceil" a sombré vers 1 h. 20 du matin le 26 septembre 1941 pendant un gros temps de violence telle qu'il constituait un cas de force majeure ou de fortune de mer;

si la somme de \$18,168.32 a été payée pour l'enlèvement de l'épave de la barge "Belceil", cette somme était exorbitante et au delà du coût raisonnable qui aurait pu être encouru pour cet enlèvement;

le demandeur n'a pas allégué de faits pouvant constituer une réclamation en droit contre la défenderesse.

Pour réponse à la défense le demandeur demande acte des admissions y contenues, en nie les autres allégations et déclare :

ce n'est que par suite de la négligence des défendeurs en cette cause d'enlever l'épave et après avoir demandé des soumissions à des entreprises intéressées dans le renflouement ou le déplacement des épaves que le Ministre des Transports a dû, dans l'intérêt de la navigation, prendre l'initiative de l'enlèvement et du déplacement de l'épave de la barge "Belœil".

Pour défense la défenderesse, Dame Marie Poliquin Malone (J. C. Malone & Company), allègue :

elle admet que la barge "Belœil" a sombré dans le fleuve Saint-Laurent durant le mois de septembre 1941 ;

elle nie que la dite barge était affrétée par elle comme faisant affaires sous le nom de J. C. Malone & Company et ajoute qu'en fait, à cette époque, Sarsfield Malone faisait affaires sous la raison sociale J. C. Malone & Company et que ce n'est qu'en février 1942 que la défenderesse a été enregistrée comme faisant affaires sous ce nom ;

la dite barge ne transportait pas de marchandises pour le compte de la défenderesse ; à tout événement, ceci est indifférent et étranger au litige ;

le télégramme et la lettre mentionnés dans l'information font foi de leur contenu ;

elle n'était pas obligée en fait ni en loi d'enlever l'épave de la barge "Belœil" ;

si la somme de \$18,168.32 a été payée pour l'enlèvement de cette épave, la dite somme était exorbitante et au delà du coût raisonnable qui aurait pu être encouru pour cet enlèvement ;

au temps du naufrage de la barge "Belœil" ni la défenderesse ni la firme J. C. Malone & Company n'étaient propriétaires de la barge "Belœil" ni n'en avaient la charge ;

comme question de fait, la barge "Belœil" avait été affrétée à temps par la firme J. C. Malone & Company pour un prix quotidien et les personnes en charge de la dite barge n'étaient pas les serviteurs ou employés de la défenderesse mais ceux des propriétaires, par qui ils étaient payés ;

1948
 LE ROI
 v.
 SAUVAGEAU
 ET AL.
 Angers J.

1948
 LE ROI
 v.
 SAUVAGEAU
 ET AL.
 ———
 Angers J.
 ———

le demandeur n'a pas allégué de faits pouvant constituer une réclamation en fait ou en droit contre la défenderesse.

Pour réponse à la défense le demandeur :

demande acte des admissions y contenues, notamment à l'effet que :

- a) la barge "Belœil" a coulé dans le fleuve Saint-Laurent en septembre 1941;
- b) au moment du naufrage de la dite barge Sarsfield Malone faisait affaires sous la raison sociale J. C. Malone & Company, le demandeur ajoutant que la défenderesse Dame Marie Poliquin-Malone est aux droits et obligations de feu Sarsfield Malone;
- c) la barge "Belœil" avait été affrétée par la firme J. C. Malone & Company à tant par jour;

nie les autres allégations de la défense.

La preuve révèle, entre autres, les faits suivants.

Un extrait du registre des navires au port de Montréal, produit comme pièce P-1, laisse voir que la barge "Belœil" a été enregistrée en 1931, sous le numéro 103,342.

Le 25 septembre 1941, jour de l'accident, la barge "Belœil", dont les 64 parts étaient enregistrées au nom des défendeurs Sauvageau, transportait du bois de pulpe du bassin de la rivière Chaudière aux usines de St. Lawrence Paper Mills Company aux Trois-Rivières, pour le compte de la défenderesse Dame Marie Poliquin-Malone (J. C. Malone & Company), qui l'avait affrétée. La barge "Belœil", avec deux autres qui n'offrent aucun intérêt en la présente cause, était touée par le remorqueur "Chicoutimi", propriété de la défenderesse The Price Navigation Company Limited.

Lorsque la barge "Belœil" est partie du bassin de la rivière Chaudière à destination des Trois-Rivières vers 6 h. ou 6 h. 30 du soir, il y avait un vent léger du sud-ouest.

Henri-Paul Sauvageau, matelot sur la barge "Belœil" ce soir-là, a fait à l'audience un croquis indiquant la position du remorqueur et des trois barges qu'il touait; ce croquis a été coté comme pièce P-2. Le témoin y a indiqué par la lettre T le remorqueur, par la lettre P les deux barges

autres que le "Belceil" et par la lettre B la barge "Belceil". La distance entre celle-ci et les deux autres a été mentionnée comme étant d'environ quinze pieds.

La coque de la barge "Belceil" était en acier, le pont et la cabine du pilote en bois. Le soir de l'accident la barge était en bonne condition et navigable.

Henri-Paul Sauvageau déclare que peu après le départ du bassin de la rivière Chaudière il est allé se coucher, qu'il s'est réveillé vers 11 h. ou 11 h. 30, qu'il est allé voir le capitaine, que celui-ci lui a dit que la barge était difficile à gouverner et lui a demandé d'aller voir si elle faisait eau. Il dit qu'il y avait environ quatre pieds d'eau dans le fond de cale, qu'il a fait des signaux de détresse au remorqueur avec un fanal pendant une vingtaine de minutes et qu'il n'a pas été tenu compte de ses signaux. Le témoin et le capitaine Daneau, constatant que la barge "Belceil" allait sombrer, sont montés sur un radeau pour éviter de se noyer. La barge "Belceil" a coulé peu après.

Le ministère des Transports a fait poser une bouée lumineuse au-dessus de l'épave de la barge "Belceil", laquelle a été remplacée, à l'approche de l'hiver, par une bouée peinte en vert, couleur qui est censée indiquer l'existence d'une épave.

L'identité de la barge "Belceil" a été établie par Burdette Bristow, scaphandrier, dont les services ont été requis par le ministère des Transports. Son témoignage est partiellement corroboré par Aussant et Larsen.

La preuve fait voir que la barge "Belceil" a sombré, dans un chenal navigable, à l'endroit indiqué sur le plan P-11 par une croix et une ligne au crayon de mine à l'extrémité de laquelle se trouvent les initiales du témoin Larsen (A.L.) et les mots "plase where Belceil dissappear" (*sic*) et sur le plan P-10 par une croix et une ligne au crayon rouge à l'extrémité de laquelle se trouvent les initiales du témoin Aussant (E.A.).

L'épave de la barge "Belceil", qui était un obstacle à la navigation, a été enlevée par le ministère des Transports, à la suite de mises en demeure par lettres recommandées au défendeur Arthur Sauvageau et à Price Brothers.

La preuve fait voir que l'épave a été soulevée, transportée hors du chenal et déposée dans le fleuve.

1948
LE ROI
v.
SAUVAGEAU
ET AL.
Angers J.

1948
 LE ROI
 v.
 SAUVAGEAU
 ET AL.
 Angers J.

La cause est régie par la Loi de la protection des eaux navigables, S.R.C. 1927, chap. 140.

L'article 14 de cette loi décrète ce qui suit:

14. Si la navigation de quelque eau navigable sur laquelle s'étend la juridiction du Parlement du Canada est obstruée, embarrassée ou rendue plus difficile ou plus dangereuse par suite du naufrage d'un navire qui a sombré, s'est échoué ou s'est jeté à la côte, ou de ses épaves, ou de toute autre chose, le propriétaire, le capitaine, le patron ou l'individu en charge du navire ou autre objet qui constitue cette obstruction ou cet obstacle, doit immédiatement donner avis de l'existence de l'obstruction au ministre, ou au percepteur des douanes et de l'accise du port le plus rapproché ou dont l'accès est le plus facile, et placer et, tant que subsiste l'obstruction ou l'obstacle, maintenir, de jour, un signal suffisant, et, de nuit, une lumière suffisante pour en indiquer la situation.

2. Le ministre peut faire placer et maintenir ce signal et cette lumière, si le propriétaire, le capitaine, le patron ou l'individu en charge du navire ou de l'objet qui cause l'obstruction ou l'obstacle manque ou néglige de le faire.

3. Le propriétaire de ce navire ou de cette chose doit aussitôt en commencer l'enlèvement, qu'il doit poursuivre avec diligence jusqu'à ce que l'enlèvement soit complet; mais rien dans le présent article ne peut être interprété comme restreignant les pouvoirs que la présente loi confère au ministre.

L'article 15, ayant trait au pouvoir du ministre des Transports (ci-devant Ministre de la marine et des pêcheries), ordonne, entre autre:

15. Si le ministre est d'avis

a) que la navigation de ces eaux navigables est ainsi obstruée, embarrassée ou rendue plus difficile ou dangereuse par le fait d'un navire ou de ses épaves, sombrés, en partie sombrés, ou jetés à la côte ou échoués, ou par le fait de quelque autre obstacle; ou...

il peut, lorsque l'obstruction ou l'obstacle ainsi causé subsiste pendant plus de vingt-quatre heures, le faire enlever ou détruire de la manière et par les moyens qu'il croit convenable d'employer.

L'article 16, concernant le transport de l'obstruction, sa vente et l'emploi du produit, est ainsi conçu:

16. Le ministre peut ordonner que ce navire, ou sa cargaison, ou les objets qui constituent l'obstruction ou l'obstacle, ou en font partie, soient transportés à l'endroit qu'il juge convenable, pour y être vendus aux enchères ou de toute autre manière qu'il croit plus avantageuse; et il peut en employer le produit à couvrir les dépenses contractées par lui pour faire placer et entretenir un signal ou un feu destiné à indiquer la situation de cette obstruction ou de cet obstacle, ou pour faire enlever, détruire ou vendre ce navire, cette cargaison ou ces objets.

2. Il est tenu de remettre tout surplus du produit de cette vente du navire, de la cargaison ou des objets, au propriétaire, ou à toutes autres personnes qui ont droit de réclamer la totalité ou partie du produit de la vente.

L'article 17, relatif au coût de l'enlèvement ou la destruction d'une épave et à son recouvrement, contient, entre autres, les dispositions suivantes:

1948
 LE ROI
 v.
 SAUVAGEAU
 ET AL.
 Angers J.

17. Lorsque, sous l'autorité des dispositions de la présente Partie, le ministre

- a)
- b) a fait enlever ou détruire quelque débris, navire ou épave, ou quelque autre objet par lequel la navigation de ces eaux navigables est devenue ou deviendrait vraisemblablement obstruée, embarrassée ou est ou serait rendue plus difficile ou dangereuse; ou
- c)

et que les frais d'entretien de ce signal ou de ce feu, ou de l'enlèvement ou de la destruction de ce navire, ou de ses épaves, de débris ou d'un autre objet, ont été payés sur les deniers publics du Canada; et que le produit net de la vente, effectuée en vertu de la présente Partie, du navire ou de sa cargaison, ou de l'objet qui causait l'obstruction ou en faisait partie, ne suffit pas à couvrir le coût ainsi acquitté à même les deniers publics du Canada, l'excédent de ces dépenses sur ce produit net, ou le montant total de ces dépenses s'il n'y a rien qui puisse être vendu, ainsi qu'il est dit ci-dessus, est recouvrable, avec dépens, par la Couronne,

- a) Du propriétaire du navire ou de l'objet qui causait l'obstruction ou l'obstacle, ou du propriétaire-gérant, ou du capitaine, du patron ou de l'individu en charge du navire ou de l'objet lorsque l'obstruction ou l'obstacle s'est produit; ou
- b) De toute personne qui, par son fait ou par sa faute, ou par le fait ou par la négligence de ses serviteurs, a été cause que cette obstruction ou cet obstacle s'est produit ou a subsisté.

L'économie de la Loi de la protection des eaux navigables est qu'aucune obstruction ne doit être tolérée dans les eaux navigables. Il en va de la sécurité des navires qui y circulent.

Le mot "navire", aux termes du paragraphe (b) de l'article 13 de la loi, comprend "toute espèce de bâtiments, navires, bateaux ou embarcations, mus soit par la vapeur soit autrement, et employés soit aux voyages de long cours soit seulement sur les eaux de l'intérieur; et comprend aussi tout ce qui fait partie des machines, des attirails, de l'équipement, de la cargaison, du matériel ou du lest de ce navire".

Aucun des défendeurs n'ayant procédé à enlever l'épave de la barge "Belœil", le ministère des Transports, par l'entremise de son agent, R.-A. Wiillard, a, par lettres recommandées en date du 30 septembre 1941, notifié le défendeur Arthur Sauvageau et Price Brothers d'avoir à l'enlever immédiatement.

1948
 LE ROI
 v.
 SAUVAGEAU
 ET AL.
 Angers J.

La lettre adressée à Arthur Sauvageau, dont une copie a été produite comme pièce P-4, se lit ainsi :

Au sujet de la barge "Belœil" qui a sombré: vous êtes tenu, d'après les Règlements de la Marine Marchande du Canada, de voir à l'enlèvement de cette épave de la position où elle se trouve, et cela immédiatement, parce qu'elle obstrue la navigation.

Si vous ne prenez pas les mesures nécessaires pour que la chose se fasse sans tarder, je dois vous faire savoir que le Ministre, d'après les dits Règlements, possède tous les pouvoirs d'enlever l'épave, mais à vos frais. Vous êtes prié d'agir en conséquence.

La lettre adressée à Price Brothers, dont une copie a été produite comme pièce P-3, est ainsi conçue :

With reference to the Barge "Belœil" which, I believe, broke away from the Tug "Chicoutimi" which is owned by your company, I would, therefore, kindly ask, under the circumstances, that you take the necessary action to see that this barge is removed with the least possible delay, as it forms, as it lies, an obstruction to navigation.

Aucune réponse ne paraît avoir été faite à cette notification par le défendeur Arthur Sauvageau. Par contre, Price Brothers & Company Limited a, le 1er octobre 1941, écrit à Wiallard la lettre suivante (pièce P-7) :

We acknowledge receipt of your registered letter of September 30th with respect to the barge "Belœil", and we are surprised to hear from you in view of the fact that we have no responsibility, the disaster having been due to a very heavy storm and not to negligence on our part or on the part of any of our employees.

You should contact the registered owner of the barge.

Aucune preuve n'a été faite qu'un avis au même effet ait été signifié à Dame Marie Poliquin-Malone (J. C. Malone & Company). Je noterai incidemment que l'avis n'a été donné qu'au défendeur Arthur Sauvageau et non à lui, Joseph et Cléomen Sauvageau, propriétaires enregistrés de la barge "Belœil". En outre l'avis a été donné Price Brothers et non à The Price Navigation Company Limited, la défenderesse. Rien dans la loi cependant n'exige la signification de pareil avis. Ces omissions et irrégularités ne peuvent conséquemment être fatales à l'action.

Les défendeurs Sauvageau, comme propriétaires de la barge "Belœil", sont tenus, en vertu du *deuxième* sous-paragraphe (a) du paragraphe 1 de l'article 17, de rembourser à la Couronne le coût de l'enlèvement de la dite épave. Ils avaient à bord de la barge "Belœil", lors de son naufrage, deux de leurs employés, savoir Henri-Paul Sauvageau et Daneau, qui étaient payés par eux. Le pro-

cureur du demandeur a suggéré qu'ils avaient abandonné la barge sans tenter de pomper l'eau qu'il y avait dans la cale. Peut-être était-il trop tard pour ce faire, quand le capitaine et le matelot se sont rendu compte que la cale était à peu près remplie. Le fait est que la barge a coulé quelques instants plus tard. Daneau et Henri-Paul Sauvageau auraient-ils dû constater plus tôt que la barge s'emplissait d'eau graduellement? Il est possible qu'une surveillance plus active aurait contribué à éviter la catastrophe. D'un autre côté, il ne faut pas oublier que Henri-Paul Sauvageau a donné des signaux de détresse au remorqueur à l'aide d'un fanal, que ses signaux ont été aperçus par des membres de l'équipage du "Chicoutimi" et que celui-ci a néanmoins continué sa route sans modérer sa vitesse. Il est vraisemblable que la même conduite insoucieuse et négligente aurait été adoptée si les signaux eussent été donnés plus tôt. La barge "Belœil" était étanche et en état de naviguer. L'eau qui est entrée dans sa cale provenait des fortes vagues soulevées par un vent assez violent durant la soirée. Quoi qu'il en soit, ceci ne modifie point la responsabilité des défendeurs Sauvageau relativement à l'enlèvement de l'épave. Le statut est catégorique.

1948
 LE ROI
 v.
 SAUVAGEAU
 ET AL.
 Angers J.

La preuve démontre que la défenderesse The Price Navigation Company Limited avait le contrôle et la charge de la barge "Belœil" lorsqu'elle sombra; le témoignage de Larsen sur ce point est catégorique. Elle me paraît donc tenue, comme les défendeurs Sauvageau, en vertu du même deuxième sous-paragraphe (a), au remboursement à la Couronne du montant que celle-ci a payé pour l'enlèvement de la dite épave.

Rien dans la preuve, à mon avis, ne justifie la demande de condamnation de Dame Marie Poliquin-Malone (J. C. Malone & Company), qui n'était qu'affrèteur, n'était pas en charge de la barge "Belœil" et n'avait rien à voir relativement à sa navigation.

L'argument, soumis de la part de la défenderesse J. C. Malone & Company, qu'une loi statutaire doit être interprétée strictement me paraît bien fondée: *Anderson v. The King* (1); *Attorney General of Canada v. Brister & al.* (2);

(1) (1919) 59 S.C.R. 379, 384.

(2) (1943) 3 D.L.R. 50, 55.

1948
 LE ROI
 .v.
 SAUVAGEAU
 ET AL.
 Angers J.

Arrow Shipping Company Limited v. Tyne Improvement Commissioners (1); *Wolverhampton New Waterworks Company v. Hawkesford* (2); *Herron & al. v. The Rathmines & Rathgar Improvement Commissioners* (3); Maxwell, *The Interpretation of Statutes*, 9e éd., pp. 289 et s.; Craies, *Treatise on Statute Law*, 4e éd., pp. 107 et 114; Beal, *Cardinal Rules of Legal Interpretation*, 3e éd., p. 483.

En assumant que le ministre des Transports se soit conformé à toutes les exigences de la loi, je ne crois pas que la défenderesse J. C. Malone & Company puisse être tenue responsable du coût de l'enlèvement de l'épave de la barge "Belœil", parce qu'elle n'en était ni propriétaire, ni propriétaire-gérant, ni patron, ni capitaine, ni personne en charge aux termes du deuxième sous-paragraphe (a).

Le procureur de la défenderesse J. C. Malone & Company et celui des défendeurs Sauvageau ont soutenu que le ministre des Transports devait faire vendre l'épave dans le but de couvrir les dépenses encourues pour faire enlever l'épave et qu'il était tenu de remettre le surplus du produit de cette vente aux propriétaires. Ceci me paraît juste et équitable; cependant l'article 16 n'est pas impératif, mais simplement permissif; il dit que le Ministre "peut" et non "doit" ordonner que le navire soit transporté à l'endroit qu'il juge convenable pour y être vendu. L'article ajoute que le Ministre *peut* employer le produit de la vente à couvrir les dépenses par lui contractées pour faire enlever, détruire ou vendre le navire. L'article devient impératif quand il déclare au paragraphe 2 que le Ministre est tenu de remettre tout surplus du produit de cette vente au propriétaire.

La preuve révèle que le coût du déplacement de l'épave de la barge "Belœil" s'est élevé à \$18,168.32, comme le constatent les états de compte pièces P-8 et P-9, et que cette somme a été payée à même les deniers publics du Canada durant l'année fiscale 1942-1943 (dép. Kendrick).

Il est établi en outre que la ferraille de la barge aurait représenté une valeur d'environ \$5,500 mais qu'il aurait fallu déduire de cette somme celle de \$500 pour réduire la barge à la ferraille.

(1) (1894) A.C. 508, 527.

(3) (1892) App. Cas. 498, 523.

(2) (1859) 6 C.B. (N.S.) 336, 335.

Le capitaine Weir a déclaré que pour sortir la barge "Belœil" entièrement de l'eau, l'enlever du chenal et la renflouer complètement il aurait fallu utiliser deux autres navires au coût de \$6,000 et que le ministère n'était pas intéressé dans autre chose que de libérer le chenal. Si j'accepte cette version, qui n'est pas contredite, il n'y avait aucun avantage à vouloir renflouer et vendre l'épave de la barge "Belœil". Ce qui est étonnant c'est que les propriétaires de la barge "Belœil" n'aient pas jugé à propos de la renflouer immédiatement; il me semble certain qu'au moment de son naufrage la barge "Belœil" valait plus que \$6,000. Vraisemblablement les défendeurs Sauvageau n'avaient pas les moyens requis pour exécuter ce renflouage. Ils subissent une perte dont ils ne sont certainement pas les principaux responsables, assumant qu'ils le soient partiellement.

1948
LE ROI
v.
SAUVAGEAU
ET AL.
Angers J.

Après avoir examiné attentivement la preuve, orale et documentaire, lu mes notes assez copieuses des plaidoiries, étudié la loi et la jurisprudence, j'en suis venu à la conclusion que les défendeurs Arthur, Joseph et Cléomen Sauvageau et la défenderesse The Price Navigation Company Limited sont, en vertu de la Loi de la protection des eaux navigables, conjointement et solidairement responsables du remboursement au demandeur de la somme de \$18,168.32, avec intérêt à compter du 21 avril 1943, date de la signification de l'information, et les dépens. Il y aura jugement dans ce sens.

L'action, quant à ce qui concerne Dame Marie Poliquin-Malone, faisant affaires sous la raison sociale de J. C. Malone & Company, est rejetée, avec dépens contre le demandeur.

Judgment accordingly.