

T-457-88

T-457-88

Newfoundland Processing Limited (*Plaintiff*)**Newfoundland Processing Limited** (*demanderesse*)

v.

c.

The Owners and All Others Interested in the Ship South Angela (*Defendants*)**Les propriétaires et toutes les autres personnes intéressées dans le navire South Angela** (*défendeurs*)

T-584-90

T-584-90

Newfoundland Processing Limited (*Plaintiff*)**Newfoundland Processing Limited** (*demanderesse*)

v.

c.

South Angela Shipping Inc. et al. (*Defendants*)**South Angela Shipping Inc. et al.** (*défendeurs*)

T-620-90

T-620-90

Her Majesty the Queen (*Plaintiff*)**Sa Majesté la Reine** (*demanderesse*)

v.

c.

Belleview Inc. et al. (*Defendants*)**Belleview Inc. et al.** (*défendeurs*)**INDEXED AS: NEWFOUNDLAND PROCESSING LTD. v. SOUTH ANGELA (THE) (T.D.)****RÉPERTORIÉ: NEWFOUNDLAND PROCESSING LTD. c. SOUTH ANGELA (LE) (1^{re} INST.)**

Trial Division, Rouleau J.—St. John's and Montréal, May 29, 30, 31, June 1, 7, 8, 9, September 25, 26, 27, 1995 and April 11, 1996; Ottawa, September 23, 1996.

Section de première instance, juge Rouleau—St. John's et Montréal, 29, 30, 31 mai, 1^{er}, 7, 8, 9 juin, 25, 26, 27 septembre 1995 et 11 avril 1996; Ottawa, 23 septembre 1996.

Maritime law — Torts — Action against ship to recover damages occasioned by oil spill at plaintiff's refinery — Both parties at fault — Contributory negligence bar no longer to be applied — In maritime law, liability for tort should be borne in relation to degree of fault of parties following tradition in collision cases — Cost of clean-up apportioned equally between parties.

Droit maritime — Responsabilité délictuelle — Action intentée à l'encontre du navire en vue d'obtenir des dommages-intérêts représentant les frais engagés par suite d'un déversement de pétrole à la raffinerie de la demanderesse — Les deux parties sont en faute — La défense de négligence contributive ne doit plus s'appliquer — En droit maritime, la responsabilité pour les dommages causés doit être partagée en fonction du degré de faute des parties comme dans les cas d'abordage — Les coûts du nettoyage sont répartis également entre les parties.

The defendant vessel, an oil tanker, was discharging crude oil at the plaintiff's refinery when an oil spill occurred. A back flow of crude overfilled one of the vessel's slop tanks.

Le navire défendeur, un pétrolier, déchargeait sa cargaison de pétrole brut à la raffinerie de la demanderesse lorsqu'un déversement de pétrole s'est produit. Un reflux de pétrole brut a fait déborder l'une des citernes à résidus du navire.

This was an action for special and general damages representing the costs, expenses and losses incurred by the

Il s'agit d'une action en vue d'obtenir des dommages-intérêts spéciaux et généraux représentant les frais et

plaintiff as a result of the oil spill.

Held, the parties being equally responsible, the costs incurred by the plaintiff for the clean-up should be apportioned equally between the plaintiff refinery and the defendant vessel.

The spill resulted from a combination of human errors and mechanical failures on the part of both the plaintiff and the defendant, and both parties must bear responsibility for the damage incurred. The Court agreed with the reasoning of Cameron J.A. in *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. et al. v. Saint John Shipbuilding Ltd. et al.*: "It seems to me that it is time for the courts to respond to the injustice of the application of a contributory negligence bar and to declare that liability for tort, in maritime law, should be borne in relation to the degree of fault of the parties Apportionment of fault has been the tradition of Maritime law in collision cases. It seems to me to be a logical extension of that tradition to extend apportionment to other areas."

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. et al. v. Saint John Shipbuilding Ltd. et al. (1995), 130 Nfld. & P.E.I.R. 92; 126 D.L.R. (4th) 1 (Nfld. C.A.).

ACTION against a ship for special and general damages incurred by the plaintiff as a result of an oil spill at its refinery. Both parties being equally at fault, the costs incurred by the plaintiff for the clean-up should be apportioned equally between the plaintiff refinery and the defendant.

COUNSEL:

Ken A. Templeton for plaintiff.
John R. Sinnott for defendants.
Rhodie E. Mercer for plaintiff in T-620-90.

SOLICITORS:

Stewart McKelvey Stirling Scales, St. John's, for plaintiff.
Lewis & Sinnott, St. John's, for defendants.

dépenses engagés par la demanderesse par suite du déversement de pétrole.

Jugement: les parties sont également responsables et les frais engagés par la demanderesse pour le nettoyage doivent être également partagés entre la raffinerie demanderesse et le navire défendeur.

Le déversement est le résultat d'une combinaison d'erreurs humaines et de pannes mécaniques dont la responsabilité incombe à la fois à la demanderesse et au défendeur, et les deux parties doivent assumer leur part de responsabilité pour les dommages qu'elles ont causés. La Cour adopte le raisonnement du juge Cameron dans l'arrêt *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. et al. v. Saint John Shipbuilding Ltd. et al.*: "Il me semble qu'il est temps pour les tribunaux de corriger l'injustice que cause la défense de négligence contributive et de déclarer que la responsabilité délictuelle, en droit maritime, devrait être partagée selon le degré de faute des parties Le partage de la faute a traditionnellement été appliqué en droit maritime dans les cas d'abordage. Il me semble qu'il serait logique d'étendre ce partage de la responsabilité à d'autres domaines».

JURISPRUDENCE

DÉCISION APPLIQUÉE:

Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. et al. v. Saint John Shipbuilding Ltd. et al. (1995), 130 Nfld. & P.E.I.R. 92; 126 D.L.R. (4th) 1 (C.A. T.-N.).

ACTION intentée à l'encontre d'un navire en vue d'obtenir des dommages-intérêts spéciaux et généraux pour les frais et dépenses engagés par la demanderesse par suite du déversement de pétrole qui s'est produit à sa raffinerie. Les deux parties étant également en faute, les frais engagés par la demanderesse pour le nettoyage doivent être répartis également entre la raffinerie demanderesse et le défendeur.

AVOCATS:

Ken A. Templeton pour la demanderesse.
John R. Sinnott pour les défendeurs.
Rhodie E. Mercer pour la demanderesse dans l'action T-620-90.

PROCUREURS:

Stewart McKelvey Stirling Scales, St. John's, pour la demanderesse.
Lewis & Sinnott, St. John's, pour les défendeurs.

Mercer, MacNab, Vavasour & Fagan, St. John's, for plaintiff in T-620-90.

Mercer, MacNab, Vavasour & Fagan, St. John's, pour la demanderesse dans l'action T-620-90.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

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

1 ROULEAU J.: This is an action by the plaintiff for special and general damages representing the costs, expenses, and losses incurred by it as a result of an oil spill which occurred at its refinery at Come by Chance, Newfoundland, on March 7, 1988.

1 LE JUGE ROULEAU: Il s'agit d'une action intentée par la demanderesse en vue d'obtenir des dommages-intérêts spéciaux et généraux représentant les frais et dépenses engagés et les pertes subies par suite d'un déversement de pétrole qui s'est produit à sa raffinerie de Come by Chance (Terre-Neuve) le 7 mars 1988.

2 The plaintiff, Newfoundland Processing Limited (NPL), is a company incorporated under the laws of the Province of Newfoundland. The M.T. *South Angela* (the vessel) is a steel hulled oil tanker having a length of 258,358 metres, a breadth of 42,012 metres, and gross tonnage of 59,353. The vessel is registered at the Port of Monrovia, Liberia, and at all material times was the carrier of a cargo of 768,320.7 U.S. barrels of Kole crude, most of which was discharged at the plaintiff's refinery at Come by Chance, Newfoundland, from March 4 to 7, 1988.

2 La demanderesse, Newfoundland Processing Limited (NPL), est une société constituée en vertu des lois de la province de Terre-Neuve. Le M.T. *South Angela* (le navire) est un pétrolier à coque d'acier de 258,358 mètres de long, 42,012 mètres de large, et ayant une jauge brute de 59,353 tonnaux. Le navire, enregistré au port de Monrovia (Liberia) transportait, pendant toute la période pertinente, une cargaison de 768 320,7 barils américains de pétrole brut Kole, dont la majeure partie a été déchargée à la raffinerie de la demanderesse à Come by Chance (Terre-Neuve) du 4 au 7 mars 1988.

3 On March 7, 1988, the M.T. *South Angela* (the vessel) was discharging a cargo of Kole crude oil at the NPL refinery at Come by Chance, Placentia Bay, Newfoundland. At approximately 12:35 p.m. an oil spill occurred. At the time, the bulk of the cargo had been discharged and the vessel was involved in a line draining process whereby the remaining oil onboard flowed back into the ship's port slop tanks for final pumping ashore. The spill was caused by the overfilling of the No. 6 port slop tank on the vessel.

3 Le 7 mars 1988, le M.T. *South Angela* (le navire) déchargeait sa cargaison de pétrole brut Kole à la raffinerie de NPL à Come by Chance, baie de Plaisance, à Terre-Neuve. Vers 12 h 35, un déversement de pétrole s'est produit. À ce moment, la majeure partie de la cargaison avait été déchargée et le navire procédait au drainage des conduites de façon que le reste du pétrole toujours à bord du navire reflue dans les citernes à résidus du côté bâbord avant le pompage final à terre. Le déversement a été causé par le remplissage excessif de la citerne n° 6 située à bâbord.

4 The spilled oil flowed over the deck of the ship and into the sea. Most of it moved in a northerly direction away from the refinery where it was eventually directed onto the beach. During the period before the clean-up was completed, oil residues in the tidal wash flowed back toward the refinery pro-

4 L'excédent de pétrole a coulé sur le pont du navire et s'est déversé dans la mer. La majeure partie de la nappe de pétrole a été entraînée vers le nord en s'éloignant de la raffinerie avant de bifurquer vers la plage. Avant que le nettoyage soit terminé, des résidus de pétrole contenus dans les eaux de marée ont

- perty. NPL was required to participate in the containment and clean-up of the spill to ensure that damage to the environment was minimized and to mitigate further damage to the refinery property.
- 5 The only issue in this action is what or who was responsible for the oil spill of March 7, 1988, at Come by Chance, Newfoundland. NPL takes the view that the spill was caused by the negligence of the vessel's chief officer, Mr. Lawrence DeCosta and its other officers. It is alleged that Mr. DeCosta, managing the discharge for the vessel, failed to communicate effectively to other officers on the vessel and to the jetty personnel before and after the commencement of the line draining stage. It suggests that a stripping pump was operating on the vessel thereby causing it to educt, suck or strip the shorelines back through the vessel. In addition, the third officer, Mr. Shaneanu Midra, is alleged to have failed to close the ships No. 2 manifold during the line draining stage, thereby allowing the oil which allegedly flowed back from the plaintiff's refinery to overflow the vessel's No. 6 lop tank.
- 6 The defendant takes the position that the spill was caused by NPL allowing a back flow from its refinery. It argues that there was an appropriate communication from the chief officer DeCosta to the jetty which should have caused the jetty personnel to close the shore manifold, thereby preventing the spill caused by the back flow. The defendant also maintains that the spill was due to the failure of the plaintiff to have check valves to prevent a back flow from occurring.
- 7 I am satisfied that the spill in question was a combination of human errors and mechanical failures on the part of both the plaintiff refinery and the defendant vessel, and that both parties must bear responsibility for the damage which it caused.
- 8 To begin with, I do not believe that the evidence supports the plaintiff's theory that a stripping pump
- reflué vers la raffinerie. NPL a été tenue de participer au confinement et au nettoyage de la nappe de pétrole pour minimiser autant que possible les dommages à l'environnement et limiter au minimum les dommages pouvant être causés à la raffinerie.
- 5 La seule question qui se pose dans la présente action consiste à déterminer quels sont les éléments ou les personnes qui sont responsables du déversement du 7 mars 1988, à Come by Chance (Terre-Neuve). NPL prétend que le déversement a été causé par la négligence du second du navire, M. Lawrence DeCosta, et des autres officiers. Elle allègue que M. DeCosta, qui dirigeait la manœuvre de déchargement, n'a pas communiqué efficacement avec les autres officiers sur le navire ni avec le personnel sur la jetée avant et après le début de l'étape du drainage des conduites. Elle laisse également entendre qu'une pompe d'assèchement était en marche sur le navire, ce qui aurait provoqué l'aspiration ou le refoulement du pétrole se trouvant dans les conduites situées à terre vers le navire. En outre, le troisième officier, M. Shaneanu Midra, aurait omis de fermer la vanne n° 2 du navire pendant le drainage des conduites; le pétrole refluant de la raffinerie vers le navire aurait ainsi fait déborder la citerne à résidus n° 6.
- 6 Le défendeur prétend que le déversement a été causé par NPL qui a laissé le pétrole refluer de la raffinerie. Il soutient que le second DeCosta a bien communiqué avec les employés sur la jetée et que ceux-ci auraient dû fermer la vanne située à terre, ce qui aurait empêché le déversement provoqué par le reflux. Le défendeur soutient également que le déversement est dû au fait que la demanderesse n'avait pas de clapet anti-retour pour empêcher le reflux.
- 7 Je suis convaincu que le déversement en question est le résultat d'une combinaison d'erreurs humaines et de pannes mécaniques dont la responsabilité incombe à la fois à la raffinerie demanderesse et au navire défendeur, et que les deux parties doivent assumer leur part de responsabilité pour les dommages qu'elles ont causés.
- 8 Pour commencer, je ne crois pas que la preuve appuie la théorie de la demanderesse selon laquelle

was operating on the vessel thereby causing it to educt, suck or strip the shorelines back through the vessel. The Captain of the vessel testified that all the pumps were off and the chief engineer stated that after 12:15, no pump was operating. In addition, the evidence demonstrates that all of the tanks had been stripped that morning and were empty meaning there was no cargo left to pump other than what had been drained into the No. 6 port slop tank. That cargo was to be discharged by the Marpole line, that is the starboard side of the crude oil washing line, which was separate and apart from the main lines, and in particular, the No. 2 main line.

le fonctionnement d'une pompe d'assèchement sur le navire aurait provoqué l'aspiration ou le refoulement du pétrole se trouvant dans les conduites à terre vers le navire. Le commandant du navire a indiqué dans sa déposition que toutes les pompes étaient fermées et l'ingénieur en chef a déclaré qu'après 12 h 15 aucune pompe ne fonctionnait. En outre, la preuve démontre que tous les réservoirs avaient été vidangés ce matin-là et qu'ils étaient complètement vides, ce qui signifie qu'il n'y avait plus de pétrole à pomper à l'exception du pétrole qui a été drainé dans la citerne à résidus n° 6 du côté bâbord. Cette partie de la cargaison devait être déchargée par la conduite Marpole, qui se trouve à tribord de la conduite de lavage du pétrole brut, laquelle est distincte des conduites principales et, particulièrement, de la conduite principale n° 2.

9 On the other hand there is a great deal of evidence to support a finding that there was a back flow from the plaintiff's refinery. The plaintiff's witness, Captain Barry Scott, gave evidence that he deducted from the information supplied to him that there had been a back flow of ten thousand barrels of oil. Captain John Bengé, another of the plaintiff's witnesses, who was a surveyor on the vessel at the time of the spill, also gave evidence that there had been a back flow. He testified that there was no possibility the spill could have occurred without a back flow from the refinery. Captain Michael Ashton, a surveyor on the vessel on behalf of the vessel's interests, also gave evidence that there had been a back flow. He stated that oil in the shore tanks back flowed through the shore line, through the loading arms into the ship's line, filled the slop tank and went out through the top of the slop tank.

9 Par ailleurs, de nombreux éléments de preuve appuient la conclusion selon laquelle il y a eu un reflux à partir de la raffinerie demanderesse. Le témoin de la demanderesse, le commandant Barry Scott, a déclaré dans sa déposition que, d'après les renseignements qui lui ont été fournis, il y aurait eu un reflux de 10 000 barils de pétrole. Un autre des témoins de la demanderesse, le commandant John Bengé, expert qui se trouvait sur le navire au moment du déversement, a également affirmé qu'il y avait eu un reflux. Sans ce reflux, dit-il, il était impossible qu'un déversement se produise. Le commandant Michael Ashton, expert, qui était également sur le navire et qui représente les intérêts du navire, a lui aussi indiqué dans sa déposition qu'il y avait eu un reflux. Il a déclaré que le pétrole contenu dans les réservoirs à terre a reflué par la conduite située sur la rive, en passant par les bras de chargement vers les conduites du navire, s'est accumulé dans la citerne à résidus jusqu'à ce que le trop-plein déborde par la partie supérieure.

10 While the consultants and surveyors were unanimous in their opinion that a back flow had occurred, with the on-sight surveyors realizing immediately that a back flow had occurred and that a spill could not have resulted without a back flow, the plaintiff's employees maintained they were uncertain as to the cause of the spill. Mr. Daniel McKechnie was off-

10 Bien que les consultants et experts soient unanimes à dire qu'il y a eu un reflux, les experts sur place constatant immédiatement qu'un reflux s'était produit et qu'un déversement n'aurait pas pu se produire sans ce reflux, les employés de la demanderesse maintiennent qu'ils ne peuvent déterminer avec certitude la cause du déversement. M. Daniel

sights and marine superintendent for the plaintiff at the time in question. It was he who had direct responsibility for the jetty and who, together with shift superintendent, Richard Foulston, investigated the spill of March 7, 1988. Mr. McKechnie was not prepared to admit without equivocation that there had been a back flow on March 7, 1988. He stated that although a back flow was a possibility, he had no way of proving it.

11 The second witness called by the plaintiff, Mr. Eric Butt, was also a shift superintendent for the plaintiff in 1988. He was not on duty at the time of the spill and did not know whether the oil in the tank in question, tank 106, would be higher or lower than the chiksan, but thought the tank was quite a bit higher.

12 The third witness called by the plaintiff was Richard Foulston, who was the superintendent at the time of spill in charge of the overall operation of the refinery with the area supervisor at the jetty, Mr. Fewer, as well as five other area supervisors and five areas also reporting to him. It was he as the shift superintendent at the time in question as well as Mr. McKechnie, the offsites and marine superintendent, who investigated the spill for the refinery. Mr. Foulston agreed that it was physically possible to have a back flow and that it was "one of the scenarios that could have happened." He further testified that there were no means to detect back flow other than a physical gauge which the plaintiff did not have.

13 The other witnesses for the plaintiff also seemed either vague or without knowledge concerning the question of back flow. Mr. Bernard Fewer, the shift supervisor in charge at jetty control, could not say that a back flow had occurred. He testified that it was always a possibility and it was possible to lose oil from the facility and not be aware of it. He also gave evidence to the effect that if there were back flow, he would have no way of knowing that it was happening. Mr. Max Toope, one of the operators at the jetty said that it was possible to have back flow. Mr. Calvin Boutcher gave evidence that indicated he

McKechnie était le capitaine d'armement de la demanderesse à l'époque en question. C'est lui qui était responsable des opérations sur la jetée et qui, avec le chef de quart Richard Foulston, a fait enquête sur le déversement du 7 mars 1988. M. McKechnie n'était pas disposé à admettre, avec certitude, qu'il y avait eu un reflux le 7 mars 1988. Bien qu'il reconnaisse que ce reflux soit une possibilité, il n'a aucun moyen de le prouver.

Le deuxième témoin cité par la demanderesse, M. Eric Butt, était également chef de quart pour la demanderesse en 1988. Il n'était pas de service au moment du déversement et il ne sait pas si le niveau du pétrole contenu dans la citerne en question, soit la citerne 106, était plus haut ou plus bas que le chiksan, mais il croit qu'il était beaucoup plus haut.

Le troisième témoin cité par la demanderesse, Richard Foulston, était chef de quart au moment du déversement et responsable de l'ensemble des opérations de la raffinerie, avec le superviseur de secteur sur la jetée, M. Fewer, de même que cinq autres superviseurs de secteur se rapportant à lui. C'est lui, en sa qualité de chef de quart au moment du déversement, de même que M. McKechnie, capitaine d'armement, qui ont fait enquête sur le déversement pour le compte de la raffinerie. M. Foulston reconnaît qu'il est physiquement possible qu'il y ait eu un reflux et que cela est [TRADUCTION] «l'un des scénarios qui ont pu se produire». Il a en outre déclaré qu'une jauge aurait été le seul moyen de détecter ce reflux, mais que la raffinerie demanderesse n'en avait pas.

Les autres témoins de la demanderesse ont répondu de façon vague ou n'étaient pas au courant de la question du reflux. M. Bernard Fewer, chef de quart en charge du contrôle de la jetée, ne peut affirmer qu'un reflux s'est produit. Selon lui, il est toujours possible que cela se produise et que le pétrole s'écoule des installations sans que l'on s'en aperçoive. Il déclare également que, s'il y a un reflux, il n'y a aucune façon de le savoir. M. Max Toope, l'un des opérateurs à la jetée, a déclaré pour sa part qu'il était possible qu'il y ait eu un reflux. M. Calvin Boutcher a indiqué dans sa déposition qu'il n'était

was probably not aware of the risk of back flow.

14 Furthermore, it is apparent that, owing to the high degree of elevation of the shore tanks above the level of the ship's manifold, there is always a possibility that pressure will exist in the shore line. Based on the evidence, therefore I am satisfied that there was a back flow from the shore storage tanks back through the vessel's lines. Indeed, the plaintiff has not put forth any concrete evidence that would persuade me otherwise.

15 However, the defendant vessel must also bear responsibility for the spill in light of the fact that the closure of its No. 2 manifold valve would have prevented the back flow from the plaintiff's refinery from going into the slop tank and overflowing into sea. The evidence shows that after completion of bulk discharge, the vessel went into line draining. The line draining process involves the draining of all lines and includes that part of the main lines outside the manifold, the connection to the shoreline, and the shoreline to the height of the loading arm. If the manifold valve is closed prematurely, oil would be trapped outside No. 2 manifold and would not be delivered to the shore. Also, at uncoupling, there could be a risk of a spill.

16 After the lines have been drained the manifold valves are to be closed. There is no question therefore that the No. 2 manifold valve had to be closed. The issue here simply relates to the timing of the closure. Based on the evidence before me, I am satisfied that the failure to close the manifold valve appears to be either the result of a miscommunication between the crew members whereby they thought the valve was closed or a failed attempt at closing it. In his statement dated November 7, 1989, Captain Bengé maintains that the crew on board the vessel was not of a high calibre and that the Master failed to exert his authority and played no part in the discharge operations at all, leaving the chief officer in charge. Although the chief officer was competent and of average ability, Captain Bengé

vraisemblablement pas au courant de ce risque de reflux.

14 En outre, il est manifeste que, les réservoirs de la rive étant beaucoup plus haut que le niveau du manifold du navire, il y a toujours une possibilité que la conduite de la rive soit sous pression. D'après la preuve, je suis convaincu qu'il y a eu un reflux à partir des réservoirs situés à terre vers les conduites du navire. En fait, la demanderesse n'a pas produit d'éléments de preuve concrets qui puissent me persuader du contraire.

15 Toutefois, le navire défendeur doit également assumer une certaine responsabilité pour le déversement compte tenu du fait que la fermeture de la vanne n° 2 aurait empêché le reflux à partir de la raffinerie demanderesse vers la citerne à résidus qui s'est déversée dans la mer. La preuve démontre qu'après le déchargement de la majeure partie de la cargaison, le navire a commencé le drainage des conduites. Cette procédure implique que toutes les conduites sont drainées, notamment les conduites principales à l'extérieur du manifold, le raccord à la conduite de la rive, et de là jusqu'en haut du bras de chargement. Si la vanne du manifold est fermée trop tôt, le pétrole reste bloqué à l'extérieur du manifold n° 2 et ne peut être acheminé jusqu'à terre. En outre, au moment de désaccoupler les conduites, il peut y avoir un risque de déversement.

16 Après le drainage des conduites, il faut fermer les vannes du manifold. Il ne fait donc aucun doute que la vanne n° 2 devait être fermée. La question en l'espèce consiste simplement à savoir à quel moment elle devait l'être. D'après la preuve dont je suis saisi, je suis convaincu que la non-fermeture de la vanne semble être le résultat soit d'une mauvaise communication entre les membres de l'équipage qui ont cru que la vanne était fermée, soit d'une tentative de fermeture infructueuse. Dans sa déclaration en date du 7 novembre 1989, le commandant Bengé maintient que l'équipage à bord du navire n'était pas très compétent, que le commandant n'a pas exercé son autorité et n'a joué aucun rôle dans les opérations de déchargement, laissant toute la responsabilité au second. Bien que le second ait été de compé-

states that his ability to perform his job was the result of habit rather than through technical knowledge.

17 The respondent maintains that it contacted the jetty and advised that the discharge operation was complete. This communication, it is argued, should have resulted in the closing of the shore manifold which would have prevented the back flow from overfilling the vessel's No. 6 port slop tank. There is a great deal of contention between the parties as to whether that communication was ever made. The plaintiff denies receiving the call, and argues that even if it was made, it would not have led to the closing of the shore manifold unless jetty personnel were specifically directed to do so.

18 In my view however, the question of whether a call was made by the vessel indicating the discharge operation was complete does not assist in resolving the issue of which party was at fault for the spill.

19 What the evidence does make clear is that the closure of the ship's No. 2 manifold valve would have prevented the back flow from overfilling the vessel's No. 6 port slop tank. However, that does not alter the fact that the back flow initiated from the plaintiff's refinery and that it did not have any check valves in place which, although not required by law, would have made it aware that a back flow was occurring. It is for this reason that I do not agree with the plaintiff's argument that the defendant had the "last clear chance" of avoiding the spill and therefore should be held entirely responsible for it. The plaintiff's valve and the defendant's manifold valve were in relatively close proximity, and the back flowing oil had to pass through both of them in order for the spill to occur. There was no last clear chance for the defendant to avoid the spill because no one knew a back flow from the plaintiff's refinery was taking place until the spill resulted.

tence moyenne, le commandant Bengé déclare que cette compétence lui venait de la pratique plutôt que de connaissances techniques.

17 Le défendeur soutient qu'il a communiqué avec la jetée et informé le personnel que les opérations de déchargement étaient terminées. Cette communication, prétend-on, aurait dû entraîner la fermeture du manifold situé à terre, ce qui aurait empêché le reflux qui a provoqué le déversement de la citerne à résidus du côté bâbord. Les parties ne s'entendent pas du tout quant à savoir si cette communication a eu lieu. La demanderesse nie avoir reçu la communication et prétend que, même si elle a eu lieu, cela ne signifie pas que la vanne située à terre aurait été fermée à moins qu'un employé travaillant sur la jetée en ait reçu l'ordre exprès.

18 Toutefois, à mon avis, la question de savoir si cette communication a été établie par le navire pour indiquer que les opérations de déchargement étaient terminées n'aide pas à déterminer quelle partie est responsable du déversement.

19 Ce que la preuve indique clairement, c'est que la fermeture de la vanne n° 2 du navire aurait empêché le reflux qui a entraîné le déversement de la citerne à résidus n° 6 du côté bâbord du navire. Toutefois, cela ne change rien au fait que le reflux s'est produit à partir de la raffinerie demanderesse et que celle-ci n'avait aucun clapet anti-retour en place qui, même si cela n'est pas exigé par la loi, lui aurait permis de se rendre compte que le pétrole était en train de refluer vers le navire. C'est pour cette raison que je ne peux accepter l'argument de la demanderesse selon lequel le défendeur avait la [TRADUCTION] «dernière véritable chance» d'éviter le déversement et par conséquent qu'il devrait en être tenu entièrement responsable. La vanne de la demanderesse et la vanne du manifold du défendeur étaient relativement proches l'une de l'autre, et il est certain que le pétrole a dû passer par ces deux vannes pour provoquer le déversement. Le défendeur n'avait donc pas de dernière véritable chance d'éviter le déversement étant donné que personne n'a su que le reflux était en train de se produire depuis la raffinerie demanderesse tant que le déversement n'a pas été constaté.

20 In reaching my conclusion, that the plaintiff refinery and the defendant vessel must both share responsibility for the oil spill of March 7, 1988, I have been persuaded by the reasoning of the Newfoundland Court of Appeal decision in *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. et al. v. Saint John Shipbuilding Ltd. et al.* (1995), 130 Nfld. & P.E.I.R. 92, wherein Cameron J.A. states as follows, at pages 139-141:

. . . those cases cited by the respondents for the proposition that the contributory negligence bar was firmly entrenched in maritime law are unconvincing. On the other hand there are many cases supporting the appellant's view that the application of provincial negligence law to maritime cases is possible, given the right circumstances.

There are aspects of maritime law which cry out for consistency not only throughout Canada but throughout the world. (See, for example the comments of La Forest, J., in *Whitbread v. Walley et al.* regarding the need for uniformity in the area of tortious liability for collisions and other accidents that occur in the course of navigation.) That is the reason for many international conventions respecting aspects of maritime law. However, the **Canadian Laws Offshore Application Act** illustrates that in Canada the constitutional division of powers need not stop at the provincial borders. The government of Canada has recognized that there is a place for the application of provincial legislation in the offshore, under certain conditions. On this analysis the law as enunciated in "**Kathy K**" would be no less applicable to a case arising on a rig operating on the Grand Banks, than to cases arising in Newfoundland harbours.

I conclude that the result in this case is the same whether it is viewed as a tort on the high seas or a tort on a rig operating on the Canadian continental shelf. However, if I am wrong in this conclusion and the law applicable is Canadian maritime law and there is no room for the application of any provincial law, I would refuse to apply the common law contributory negligence bar in any event.

. . .

It seems to me that it is time for the courts to respond to the injustice of the application of a contributory negligence bar and to declare that liability for tort, in maritime law, should be borne in relation to the degree of fault of the parties. If the contributory negligence bar was once seen by the judges who developed it as a fitting response

Pour parvenir à ma conclusion, c'est-à-dire conclure que la raffinerie demanderesse et le navire défendeur doivent tous deux partager la responsabilité du déversement qui s'est produit le 7 mars 1988, j'ai adopté le raisonnement de la Cour d'appel de Terre-Neuve dans l'arrêt *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. et al. v. Saint John Shipbuilding Ltd. et al.* (1995), 130 Nfld. & P.E.I.R. 92, dans lequel M^{me} le juge Cameron indique ceci, aux pages 139 à 141:

[TRADUCTION] . . . les causes citées par les défenderesses à l'appui de la proposition selon laquelle la défense de négligence contributive est fermement ancrée dans le droit maritime ne sont pas convaincantes. Par ailleurs, de nombreuses causes appuient l'opinion de l'appelante selon laquelle l'application du droit provincial en matière de négligence aux causes de droit maritime est possible, si les circonstances s'y prêtent.

Certains aspects du droit maritime bénéficieraient grandement d'une uniformisation non seulement au Canada, mais partout dans le monde. (Voir, par exemple, les observations du juge La Forest dans l'arrêt *Whitbread c. Walley et al.* concernant la nécessité d'une uniformité juridique dans le domaine de la responsabilité délictuelle pour abordages et autres accidents de navigation.) C'est la raison pour laquelle de nombreuses conventions internationales portent sur les aspects du droit maritime. Toutefois, la **Loi d'application extracôtière des lois canadiennes** fait clairement ressortir qu'au Canada le partage constitutionnel des pouvoirs ne doit pas nécessairement s'arrêter aux frontières provinciales. Le gouvernement du Canada a reconnu la possibilité que les lois provinciales s'appliquent aux régions extracôtières, dans certaines conditions. D'après cette analyse, les règles de droit énoncées dans l'arrêt «**Kathy K**» ne seraient pas moins applicables à une affaire qui se produirait sur une plate-forme installée sur les Grands Bancs, qu'à des affaires se produisant dans les ports de Terre-Neuve.

Je conclus que le résultat en l'espèce est le même que cette affaire soit jugée comme un délit commis en haute mer ou sur une plate-forme exploitée sur le plateau continental canadien. Toutefois, si j'ai tort d'en venir à cette conclusion et que le droit applicable est le droit maritime canadien à l'exclusion de toute loi provinciale, je refuse-rais de toutes les façons d'appliquer la défense de common law de négligence contributive.

. . .

Il me semble qu'il est temps pour les tribunaux de corriger l'injustice que cause la défense de négligence contributive et de déclarer que la responsabilité délictuelle, en droit maritime, devrait être partagée selon le degré de faute des parties. S'il fut un temps où les juges qui ont élaboré la défense de négligence contributive considéraient

to the problem of a defendant being held responsible for all the damage when it was in fact caused in part by the plaintiff and in part by the defendant, that should no longer be the case. I do not believe that it is necessary for this court to examine and declare what is to be done in respect of each problem which might arise in the field of maritime law with the elimination of the contributory negligence bar. Traditionally the common law has developed on a case by case basis, responding on an incremental basis to problems as they arise. I see no need to break with that tradition. Apportionment of fault has been the tradition of Maritime law in collision cases. It seems to me to be a logical extension of that tradition to extend apportionment to other areas. [Emphasis added.]

- 21 Finally, it should be noted that there was also an oil spill which occurred on March 5, 1988. That spill however, does not form part of this dispute since the parties have agreed that it was the responsibility of the defendant ship.
- 22 For these reasons, I am satisfied that the amount claimed by the plaintiff in its amended statement of claim as costs incurred by it for the clean-up of the oil spill of March 7, 1988, should be apportioned equally between the plaintiff refinery and the defendant vessel. Should there be some dispute with respect to the assessment of damages, I would be available to the parties to entertain oral submissions.
- 23 Since success is equally divided, both parties shall bear their separate costs.

qu'elle était la solution appropriée aux problèmes d'un défendeur tenu responsable de la totalité des dommages causés, en fait, en partie par le demandeur et en partie par le défendeur, il ne devrait plus en être de même aujourd'hui. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire que la présente Cour, après un examen approfondi, se prononce sur la solution qui devrait être apportée dans toutes les situations susceptibles de se présenter en droit maritime si la défense de négligence contributive était éliminée. Traditionnellement, la common law s'est constituée au cas par cas, trouvant graduellement des solutions aux problèmes qui se posaient. Je ne vois pas la nécessité de rompre avec cette tradition. Le partage de la faute a traditionnellement été appliqué en droit maritime dans les cas d'abordage. Il me semble qu'il serait logique d'étendre ce partage de la responsabilité à d'autres domaines. [Non souligné dans l'original.]

- 21 Enfin, il convient de noter qu'un autre déversement s'est produit le 5 mars 1988. Toutefois, ce déversement ne fait pas partie du présent litige puisque les parties ont convenu que le navire défendeur en était totalement responsable.
- 22 Pour tous ces motifs, je suis convaincu que la somme réclamée par la demanderesse dans sa déclaration modifiée concernant les frais qu'elle a dû engager pour le nettoyage consécutif au déversement du 7 mars 1988 devrait être également partagée entre la raffinerie demanderesse et le navire défendeur. Si les parties ne s'entendent pas sur l'évaluation des dommages-intérêts, je serai à leur disposition pour entendre leurs observations verbales.
- 23 Étant donné que les parties ont eu partiellement gain de cause, elles assumeront chacune leurs propres dépens.