

A-1517-84

A-1517-84

The ship *Cielo Bianco*, her owners D'Amico Societa di Navigazione, S.A. (Appellants) (Defendants and counter-claimants)

v.

Algoma Central Railway (Respondent) (Plaintiff)

INDEXED AS: ALGOMA CENTRAL RAILWAY v. CIELO BIANCO (THE)

Court of Appeal, Thurlow C.J., Pratte and MacGuigan JJ.—Toronto, November 24, 25, 26, 27, 28, December 3, 4, 1986; Ottawa, February 26, 1987.

Maritime law — Torts — Appeal from decision appellants' ship Cielo Bianco entirely at fault in collision — Failure by Cielo Bianco to maintain proper look-out leading her to turn to port directly in path of respondent's ship Algobay without signalling or establishing radio contact — Collision Regulations not allowing master to rely on assumption approaching vessel will act in accordance with good seamanship and Regulations — Regulations requiring all available means appropriate to prevailing circumstances be taken to ascertain risk of collision — In case of doubt risk deemed to exist — Algobay proceeding on basis of scanty information — Improper use of radar — Algobay should have acted earlier to prevent risk of collision — Liability established at 75% re Cielo Bianco and 25% re Algobay — Appeal allowed — Collision Regulations, C.R.C., c. 1416, RR. 4, 5, 7, 8, 14, 34(a) — Ships' Deck Watch Regulations, C.R.C., c. 1481.

Practice — Interest — Maritime collision — Appellants' liability reduced to 75% — Entitled to recover damages on counterclaim — Rate of pre-judgment interest from trial judgment to appeal — Principle court of appeal will interfere with trial judgment if latter based on forecast not borne out by subsequent events, broad enough to apply to post-judgment interest — Post-judgment interest rate of 14% reduced to 10.50% — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 52(b)(i).

This is an appeal from a judgment of the Trial Division in an action arising from a maritime collision which occurred in Sept-Îles Bay in the Province of Quebec. In the collision, the respondent's ship, the *Algobay*, struck the tug *Pointe-Marguerite* crushing her against the appellants' ship, the *Cielo Bianco*, to which she was made fast. The Trial Judge found that the *Cielo Bianco*, without giving a signal or establishing

Le navire *Cielo Bianco*, ses propriétaires D'Amico Societa di Navigazione, S.A. (appelants) (défendeurs et demandeurs reconventionnels)

a

c.

Algoma Central Railway (intimée) (demanderesse)

b RÉPERTORIÉ: ALGOMA CENTRAL RAILWAY c. CIELO BIANCO (LE)

c Cour d'appel, juge en chef Thurlow, juges Pratte et MacGuigan—Toronto, 24, 25, 26, 27 et 28 novembre, 3 et 4 décembre 1986; Ottawa, 26 février 1987.

Droit maritime — Responsabilité délictuelle — Appel interjeté à l'encontre d'une décision statuant que le navire Cielo Bianco des appellants est entièrement responsable d'un abordage — Le défaut du Cielo Bianco d'assurer une veille appropriée l'a conduit à virer sur bâbord directement en travers du chemin du navire Algobay de l'intimée sans donner de signal et sans établir de contact par radio — Le Règlement sur les abordages ne permet pas au capitaine de se fonder sur la présomption qu'un navire qui approche agira conformément aux bons usages maritimes et au Règlement — Le Règlement exige que tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances soient utilisés afin de déterminer s'il existe un risque d'abordage — S'il y a un doute quant au risque d'abordage, on doit considérer qu'un tel risque existe — L'Algobay a agi en se fondant sur des renseignements insuffisants — L'équipement radar n'a pas été utilisé de façon appropriée — L'Algobay aurait dû agir plus tôt pour prévenir le risque d'abordage — La responsabilité du Cielo Bianco est fixée à 75 % et celle de l'Algobay à 25 % — Appel accueilli — Règlement sur les abordages, C.R.C., chap. 1416, Règles 4, 5, 7, 8, 14, 34a) — Règlement sur les quarts à la passerelle des navires, C.R.C., chap. 1481.

Pratique — Intérêts — Abordage — La responsabilité des appellants est réduite à 75 % — Ceux-ci auront droit au recouvrement de dommages-intérêts réclamés dans leur demande reconventionnelle — Fixation du taux de l'intérêt couru avant jugement applicable à la période s'étendant de la décision de la Division de première instance à la décision d'appel — Le principe selon lequel une cour d'appel peut modifier un jugement de première instance fondé sur une prévision qui ne s'est pas réalisée est suffisamment large pour s'appliquer à l'intérêt couru après le jugement — Le taux afférent à l'intérêt couru après le jugement, qui avait été fixé à 14 %, est réduit à 10,50 % — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 52b)(i).

Le présent appel est formé à l'encontre d'un jugement prononcé par la Division de première instance dans le cadre d'une action intentée à la suite d'un abordage survenu dans la baie de Sept-Îles, située dans la province de Québec. Lors de l'abordage, le navire de l'intimée, l'*Algobay*, a frappé le remorqueur *Pointe-Marguerite*, l'écrasant contre le navire des appellants, le *Cielo Bianco*, auquel il était amarré. Le juge de première

radio contact, had turned to port directly into the path of the *Algobay*. She had failed to maintain a proper look-out. The *Cielo Bianco* was held entirely at fault and the rate of pre-judgment and post-judgment interest was set at 14%. The Trial Judge concluded that the *Algobay's* master, having clearly seen the *Cielo Bianco*, was entitled to assume that his own ship had been observed by the *Cielo Bianco*.

At issue are the appellants' submissions that the *Algobay* failed to give a security call, did not give a whistle signal when altering her course from 135° to 145° in order to avoid a close-quarters situation, and did not comply with the *Ships' Deck Watch Regulations*. The appeal also raises the issue of pre- and post-judgment rates of interest.

Held, the appeal should be allowed.

The master of the *Algobay* was under no legal requirement to give a security call to notify inbound traffic that she would be proceeding out of the bay. Furthermore, the balance of probabilities did not indicate that such a call would have been heard.

The submission that the *Algobay* was at fault in failing to give a whistle signal when altering her course is predicated on the applicability of Rules 14 and 34(a) of the *Collision Regulations*. The situations referred to in paragraphs (a) and (b) of Rule 14 were present: the circumstances indicated a head-on situation in which the vessels should pass port-to-port (Rule 14(a)), and the alteration to the *Algobay's* course was made when the masthead lights of the *Cielo Bianco* closed to the point where they were nearly in line (Rule 14(b)). The facts required for the application of Rule 34(a) were present. But while the failure to signal the course alteration constituted a breach of the Rule, such failure was not a cause of the collision as it was probable that the whistle would not have been heard by the *Cielo Bianco*.

The *Algobay* did not have on duty a deck watch that complied with the *Ships' Deck Watch Regulations*. There was no person in charge of the deck watch. The first mate, stationed as he had been by the master in the anchor windlass compartment, was not in fact in charge of the watch. More importantly, no member of the watch was in a position to carry out the duties imposed by Rules 5 and 7 of the *Collision Regulations* to keep a proper look-out and to determine if a risk of collision existed. Despite this, the evidence did not establish that the presence of a look-out in addition to the master himself would have enabled the master to be informed earlier than he himself had detected that the *Cielo Bianco's* masthead lights were closing. Such a failure cannot be regarded as a cause of collision.

The Trial Judge properly found that the actions taken by the master of the *Algobay* from the time he realized that a dangerous situation had arisen were correct. But that did not answer the question whether the master should have realized earlier that there was a risk of collision. The Trial Judge was wrong in concluding that the master of the *Algobay* was

instance a conclu que le *Cielo Bianco*, sans donner de signal et sans établir de contact par radio, avait viré sur bâbord directement en travers du chemin de l'*Algobay*. Le *Cielo Bianco* avait fait défaut d'assurer une veille appropriée. Ce navire a été tenu entièrement responsable de l'abordage et le taux de l'intérêt couru avant et après le jugement a été fixé à 14 %. Le juge de première instance a conclu que le capitaine de l'*Algobay*, qui avait clairement vu le *Cielo Bianco*, était en droit de conclure que son propre navire avait été observé par le *Cielo Bianco*.

Le litige concerne les prétentions des appelants selon lesquelles l'*Algobay* a fait défaut de lancer un appel de sécurité, négligé de signaler au moyen du sifflet son changement de cap de 135° à 145° de manière à éviter de se trouver en situation très rapprochée, et ne s'est pas conformé au *Règlement sur les quarts à la passerelle des navires*. L'appel soulève également la question des taux des intérêts courus avant et après le jugement.

Arrêt: l'appel devrait être accueilli.

Le capitaine de l'*Algobay* n'était pas légalement obligé de lancer un appel de sécurité pour avertir les navires entrant dans la baie qu'il s'apprêtait à en sortir. De plus, la prépondérance des probabilités voulait qu'un tel appel n'eût point été reçu.

La prétention que l'*Algobay* a commis une faute en négligeant de signaler son changement de cap au moyen du sifflet repose sur l'applicabilité à l'espèce des Règles 14 et 34(a) du *Règlement sur les abordages*. Les situations visées aux alinéas (a) et (b) de la Règle 14 étaient présentes: les circonstances révélaient que les navires suivaient des routes directement opposées et devaient passer par bâbord l'un de l'autre (Règle 14a)) et le capitaine de l'*Algobay* a modifié le cap de ce navire lorsque les feux de tête de mât du *Cielo Bianco* se sont fermés au point qu'il les a vus presque l'un par l'autre (Règle 14b)). Les conditions d'application de la Règle 34(a) étaient respectées. Cependant, bien que le défaut de signaler le changement de cap ait constitué un manquement à la Règle, un tel défaut n'a pas été une des causes de l'abordage puisqu'il est probable que le coup de sifflet n'aurait pas été entendu par le *Cielo Bianco*.

L'*Algobay* n'a pas maintenu un quart en service à la passerelle conformément au *Règlement sur les quarts à la passerelle des navires*. Personne n'était responsable du quart à la passerelle. Le premier officier, posté par le capitaine dans le compartiment du guindeau, n'était pas effectivement responsable du quart à la passerelle. Plus important encore, aucun membre du quart n'était en mesure de remplir les obligations imposées par les Règles 5 et 7 du *Règlement sur les abordages*, c'est-à-dire d'assurer une veille convenable et de déterminer s'il existait un risque d'abordage. Malgré cela, la preuve n'établissait pas qu'une veille supplémentaire assurée par d'autres personnes que le capitaine lui-même aurait permis à celui-ci d'être informé de la fermeture des feux de tête de mât du *Cielo Bianco* avant le moment où il l'a lui-même constatée. Un tel défaut ne peut être considéré comme une des causes de l'abordage.

Le juge de première instance a eu raison de conclure que les mesures prises par le capitaine de l'*Algobay* à partir du moment où il s'était rendu compte qu'une situation dangereuse se présentait étaient appropriées. Cette conclusion ne tranchait cependant pas la question de savoir si le capitaine de ce navire aurait dû constater le risque d'abordage plus tôt qu'il ne l'avait

entitled to assume that the *Cielo Bianco* would allow it to pass. The *Collision Regulations* do not allow a master to rely on the assumption that those in charge of an approaching vessel will act in accordance with good seamanship and the Regulations. Under section 4 of the Regulations, the person in charge of the vessel shall ensure that the vessel complies with the Rules set out in Schedule I thereof entitled *International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972*. The Rules, which came into effect in July 1977, established a new code, particularly in relation to when a risk of collision is deemed to exist. The Rules require not only that a look-out be kept but also that "all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions" be taken to determine if a risk of collision exists. For this purpose, proper use is to be made of radar equipment and assumptions are not to be made on the basis of scanty information. If there is any doubt, the risk is deemed to exist and the ship must act accordingly.

Given those principles, the *Algobay* could not be absolved of fault in causing the collision. In the critical period—while she was on her 135° course from the time when the masthead lights of the *Cielo Bianco* were seen to be closing—her look-out was not up to the standard of Rule 5 since all available means were not being used to make a full appraisal of the risk of collision. The radar was not being constantly used to ascertain the *Cielo Bianco's* course and speed. The radio-telephone was not used, contrary to Rule 7(a), to ascertain the intentions of the *Cielo Bianco* and whether there was a risk of collision. The *Algobay* proceeded on assumptions based on scanty information. She disregarded Rule 7(d)(ii) which provides that where a large ship is involved, risk of collision may exist despite an appreciable bearing change. The *Algobay* should have acted much earlier to contact the *Cielo Bianco* by radio-telephone and, failing contact slacken her speed pursuant to Rule 8(e). Liability should be apportioned 75% to the *Cielo Bianco* and 25% to the *Algobay*.

The Trial Judge did not err in fixing the pre-judgment rate of interest, as agreed by the parties at 14% from the date the expenses were incurred. The rate of pre-judgment interest to which the appellants were entitled as a result of the present judgment, calculated from the date of the trial judgment to the date of the appeal decision, should be set at 10.50%.

The principle that a court of appeal will interfere with a trial judgment based to some extent on a forecast not borne out by subsequent events was broad enough to apply to a rate of post-judgment interest based, to some extent, on a forecast which by the time the appeal is heard, turns out to have been

fait. Le juge de première instance a eu tort de conclure que le capitaine de l'*Algobay* pouvait présumer à bon droit que le *Cielo Bianco* lui permettrait de le dépasser. Le *Règlement sur les abordages* n'autorise pas les capitaines à se fonder sur la présomption voulant que les responsables d'un navire qui s'approche agiront conformément aux bons usages maritimes ainsi qu'au Règlement. En vertu de l'article 4 du Règlement, le responsable d'un bâtiment doit s'assurer que ce bâtiment est conforme aux règles de l'annexe I du Règlement, qui a pour titre *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer*. Ces règles, qui sont entrées en vigueur en juillet 1977, ont édicté un nouveau code, particulièrement en ce qui a trait aux circonstances dans lesquelles on doit présumer l'existence d'un risque d'abordage. Ces règles exigent non seulement qu'une veille appropriée soit assurée mais encore que soient utilisés «tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes» pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. À cette fin, on doit utiliser l'équipement radar de façon appropriée et éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants. S'il y a un doute, on doit considérer que ce risque existe, et le navire doit agir en conséquence.

Face à de tels principes, l'*Algobay* ne pouvait être considéré comme n'ayant commis aucune faute contribuant à l'abordage. Au cours de la période décisive pendant laquelle ce navire suivait un cap de 135°, à partir du moment où on a vu les feux de tête de mât du *Cielo Bianco* se fermer, la veille assurée par l'*Algobay* n'a pas satisfait au critère établi par la Règle 5 puisque tous les moyens disponibles n'ont pas été utilisés de manière à permettre une pleine appréciation du risque d'abordage. Le radar n'était pas utilisé de façon constante pour vérifier la route ainsi que la vitesse du *Cielo Bianco*. Le radiotéléphone, contrairement aux prescriptions de la Règle 7(a), n'était pas utilisé pour vérifier quelles étaient les intentions du *Cielo Bianco* et déterminer s'il existait un risque d'abordage. L'*Algobay* s'est fondé sur des conclusions tirées de renseignements insuffisants. Il n'a pas tenu compte de la considération énoncée à la Règle 7(d)(ii) selon laquelle, lorsque l'on s'approche d'un grand navire, un risque d'abordage peut exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement. L'*Algobay* aurait dû prendre des mesures beaucoup plus tôt qu'il ne l'a fait pour communiquer avec le *Cielo Bianco* par radiotéléphone et, à défaut d'entrer en communication avec ce navire, réduire sa vitesse conformément à la Règle 8(e). La responsabilité pour cet abordage devrait être imputée à 75 % au *Cielo Bianco* et à 25 % à l'*Algobay*.

Le juge de première instance ne s'est pas trompé en décidant que les intérêts courus avant le jugement, selon l'entente des parties, devaient être fixés à 14 % et être calculés à partir de la date à laquelle les dépenses avaient été encourues. Le présent jugement devrait fixer à 10,50 % le taux des intérêts courus avant jugement relatifs à la période s'étendant de la date du jugement de première instance à la date de la décision rendue en appel.

Le principe suivant lequel une cour d'appel peut modifier un jugement de première instance fondé, dans une certaine mesure, sur une prévision qui ne s'est pas réalisée, est assez large pour être applicable au taux afférent à l'intérêt couru après jugement qui, jusqu'à un certain point, a été fixé sur le fondement d'une prévision dont le caractère erroné est établi au moment où l'appel est entendu. Le taux de l'intérêt couru après

wrong. The rate of post-judgment interest, fixed by the Trial Judge at 14%, should accordingly be reduced to 10.50%.

jugement, qui a été fixé à 14 % par le juge de première instance, devrait donc être réduit à 10,50 %.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

CONSIDERED:

Stein et al. v. "Kathy K" et al. (The Ship), [1976] 2 S.C.R. 802; *The Uskmoor* (1902), 9 Asp. M.L.C. (N.S.) 316 (Adm.); *The Anselm* (1907), 10 Asp. M.L.C. (N.S.) 438 (C.A.); *The Hero*, [1911] P. 128 (C.A.).

REFERRED TO:

Schreiber Brothers Ltd. v. Currie Products Ltd. et al., [1980] 2 S.C.R. 78; *Lewis v. Todd and McClure*, [1980] 2 S.C.R. 694; *Jaegli Enterprises Ltd. et al. v. Taylor et al.*, [1981] 2 S.C.R. 2; *Bank of England v. Vagliano Brothers*, [1891] A.C. 107 (H.L.); *Davie Shipbuilding Limited v. The Queen*, [1984] 1 F.C. 461 (C.A.); *Mercer et al. v. Sijan et al.* (1977), 14 O.R. (2d) 12 (C.A.); *McCann v. Sheppard*, [1973] 2 All ER 881 (C.A.); *Curwen v. James*, [1963] 2 All E.R. 619 (C.A.); *Murphy v. Stone Wallwork (Charlton) Ltd.*, [1969] 2 All E.R. 949 (H.L.); *Attorney-General v. Birmingham, Tame and Rea District Drainage Board*, [1912] A.C. 788 (H.L.).

COUNSEL:

Jean Brisset, Q.C. and David Colford for appellants (defendants and counter-claimants).

George Strathy and Kristine Connidis for respondent (plaintiff).

SOLICITORS:

Brisset, Bishop, Davidson & Davis, Montréal, for appellants (defendants and counter-claimants).

Campbell, Godfrey & Lewtas, Toronto, for respondent (plaintiff).

The following are the reasons for judgment rendered in English by

THURLOW C.J.: This appeal is from a judgment of the Trial Division [T-5213-78, T-1283-81, Addy J., judgment dated November 22, 1984, not reported] in an action arising from a collision which occurred in Sept-Îles Bay at about 05.42 hours on November 14, 1978. In the collision, the stem and port bow of the respondent's ship *Algobay* struck the starboard side of the tug *Pointe Marguerite* crushing her against the starboard side of the appellant ship *Cielo Bianco* to which she was made fast. Shortly after the impact the *Pointe Marguerite's* lines parted and she sank.

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS EXAMINÉES:

Stein et autres c. «Kathy K» et autres (Le navire), [1976] 2 R.C.S. 802; *The Uskmoor* (1902), 9 Asp. M.L.C. (N.S.) 316 (Adm.); *The Anselm* (1907), 10 Asp. M.L.C. (N.S.) 438 (C.A.); *The Hero*, [1911] P. 128 (C.A.).

DÉCISIONS CITÉES:

Schreiber Brothers Ltd. c. Currie Products Ltd. et autre, [1980] 2 R.C.S. 78; *Lewis c. Todd et McClure*, [1980] 2 R.C.S. 694; *Jaegli Enterprises Ltd. et autre c. Taylor et autres*, [1981] 2 R.C.S. 2; *Bank of England v. Vagliano Brothers*, [1891] A.C. 107 (H.L.); *Davie Shipbuilding Limited c. La Reine*, [1984] 1 C.F. 461 (C.A.); *Mercer et al. v. Sijan et al.* (1977), 14 O.R. (2d) 12 (C.A.); *McCann v. Sheppard*, [1973] 2 All ER 881 (C.A.); *Curwen v. James*, [1963] 2 All E.R. 619 (C.A.); *Murphy v. Stone Wallwork (Charlton) Ltd.*, [1969] 2 All E.R. 949 (H.L.); *Attorney-General v. Birmingham, Tame and Rea District Drainage Board*, [1912] A.C. 788 (H.L.).

AVOCATS:

Jean Brisset, c.r. et David Colford pour les appelants (défendeurs et demandeurs reconventionnels).

George Strathy et Kristine Connidis pour l'intimée (demanderesse).

f PROCUREURS:

Brisset, Bishop, Davidson & Davis, Montréal, pour les appelants (défendeurs et demandeurs reconventionnels).

Campbell, Godfrey & Lewtas, Toronto, pour l'intimée (demanderesse).

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

h LE JUGE EN CHEF THURLOW: Le présent appel est formé à l'encontre d'un jugement prononcé par la Division de première instance [T-5213-78, T-1283-81, juge Addy, jugement en date du 22 novembre 1984, non publié] dans le cadre d'une action intentée à la suite d'un abordage survenu dans la baie de Sept-Îles vers 5 h 42 le 14 novembre 1978. Lors de l'abordage, l'étrave et l'avant à bâbord du navire *Algobay*, qui appartient à l'intimée, a frappé le remorqueur *Pointe Marguerite* à tribord, l'écrasant sur le flanc tribord du navire appelant *Cielo Bianco*, auquel il était amarré. Peu

Two members of her crew lost their lives. Both the *Algobay* and the *Cielo Bianco* sustained damage, the *Algobay* to her bow and the *Cielo Bianco* to her starboard side at the point where the *Pointe Marguerite* had been made fast some 100 to 150 feet from the bow.

At the request of the parties it was directed by the learned Trial Judge that issues as to the quantum of damages be the subject of a reference after trial, should such a reference be necessary, and the issues dealt with in his decision were those of liability for the collision, the rate of pre-judgment interest to be included in the damages, and the rate of interest which the judgment would bear until paid. In the result the learned Trial Judge held the *Cielo Bianco* entirely to blame for the collision and fixed the rate of both pre-judgment and post-judgment interest at 14%. All three of these conclusions are at issue in the appeal.

Sept-Îles Bay is a body of water on the north side of the Gulf of St. Lawrence. It is nearly six miles wide from east to west and some four miles from north to south. It is navigable for deep draft ships for some five miles from east to west and some 2½ miles from north to south. Its entrance is by Chenal du Milieu which is nearly two miles wide between Pointe à la Marmite on the west and Île Grande Basque on the east. The channel is navigable for deep draft ships to within .3 miles of Pointe à la Marmite. At Pointe Noire, some two miles west of Pointe à la Marmite on the southern shore of the bay, is the loading dock of Wabush Mines. Four cables to the northwest of Pointe à la Marmite is a buoy known as D15. Ships entering the bay and bound for the Wabush Mines dock proceed to the north of that buoy. A substantial alteration to port, in the order of 75°, from a ship's course in approaching in mid-channel and entering the bay is required to round the buoy and head for the dock.

après le choc, les lignes retenant le *Pointe Marguerite* se sont rompues et celui-ci a coulé. Deux membres de son équipage ont perdu la vie. L'*Algobay* et le *Cielo Bianco* ont tous deux subi des dommages, le premier à son étrave et le second sur son flanc tribord, au point où le *Pointe Marguerite* s'y trouvait amarré, c'est-à-dire à environ 100 à 150 pieds de l'étrave.

À la demande des parties, le juge de première instance a ordonné que les questions relatives au montant des dommages subis fassent l'objet d'un renvoi après le procès dans l'éventualité où un tel renvoi serait nécessaire, et les questions tranchées dans sa décision ont été celles de la responsabilité des parties en ce qui avait trait à l'abordage, du taux de l'intérêt applicable à la période précédant le jugement ainsi que du taux d'intérêt applicable au montant adjugé jusqu'à son paiement. Le juge de première instance, après avoir conclu que le *Cielo Bianco* devait être tenu entièrement responsable de cet abordage, a fixé à 14 % le taux d'intérêt applicable aussi bien aux périodes antérieure que postérieure au jugement. Chacune de ces trois conclusions est visée par le présent appel.

La baie de Sept-Îles est une étendue d'eau située du côté nord du Golfe du St-Laurent. Elle s'étend sur presque six milles d'est en ouest et sur quelque quatre milles du nord au sud. Les navires à fort tirant d'eau peuvent y naviguer sur une longueur de quelque cinq milles d'est en ouest et de quelque 2½ milles sur l'axe nord-sud. Elle est accessible par le Chenal du Milieu, qui mesure près de deux milles de large entre Pointe à la Marmite à l'ouest et, du côté est, Île Grande Basque. Pour les navires à fort tirant d'eau, le canal est navigable jusqu'à .3 milles de Pointe à la Marmite. À Pointe Noire, quelque deux milles à l'ouest de Pointe à la Marmite sur la rive sud de la baie, se trouve le quai de chargement de Wabush Mines. À quatre encâblures au nord-ouest de Pointe à la Marmite se situe une bouée, dite D15. Les navires qui entrent dans la baie en direction du bassin de Wabush Mines passent au nord de cette bouée. Les navires qui arrivent du milieu du chenal et entrent dans la baie doivent, pour contourner cette bouée et se diriger vers le bassin, effectuer sur bâbord un important changement de cap de l'ordre de soixante-quinze degrés.

On the eastern side of the bay and some 2¾ miles northeastward of Pointe à la Marmite are the loading docks of Iron Ore Company of Canada. Further north along the eastern shore is the town of Sept-Îles.

The port facilities of both Iron Ore Company of Canada and Wabush Mines operate on a twenty-four-hour basis and ships are generally docked at the facilities by day or by night. Ships come in and out of the bay at all hours of the day or night. Pilots and tugs are used to assist them in docking and undocking.

On the night in question there was a ship, the *Eastern Hazel*, at anchor approximately half a mile northwest of the buoy D15, another ship, the *Sir James Dunn*, at anchor some two miles to the northwest of the buoy and yet another, the *Montcalm*, two miles to the northeast of the buoy. The *Frankcliffe Hall* had also been at anchor in the northeastern part of the bay but at about 04.20 had begun moving eastwardly to an Iron Ore Company dock and had been docked there by 05.20. The weather was fine and though it was a dark night visibility was unlimited. There was a southeast wind of some 15 knots. The tide was falling but had little or no effect on the movement or control of the ships.

The collision occurred when the *Cielo Bianco* which had reached the entrance to the bay and was inbound on her way to the Wabush dock, having taken on a pilot, swung to port, across the course of the *Algobay* which was on her way out of the bay from a point some two to three miles northwestward of Pointe à la Marmite.

Both ships are large bulk carriers. The *Algobay* was a new ship on her first voyage to Sept-Îles. She is 730 feet long and 76 feet wide. Her gross tonnage is 22,466.25. Her engines are controlled directly from the bridge. She had arrived in Sept-Îles Bay on November 11, had taken on a cargo of 35,739 tons of iron pellets and then anchored in the western portion of the bay southeastward of the position of the *Sir James Dunn* to await the completion of repairs to one of her engines. She remained there until 04.20 on November 14 when,

a Du côté est de la baie, à environ 2,75 milles au nord-est de Pointe à la Marmite, se situent les bassins de chargement de la Iron Ore Company of Canada. Plus au nord, le long de la rive est, se trouve la ville de Sept-Îles.

b Les installations portuaires de la Iron Ore Company of Canada et de Wabush Mines fonctionnent toutes deux vingt-quatre heures par jour, et, généralement, des navires se trouvent au mouillage dans ces installations jour et nuit. Des navires entrent et sortent de la baie jour et nuit, assistés par des pilotes et des remorqueurs, qui les aident à entrer au bassin ou à en sortir.

c La nuit de l'abordage en l'espèce, les navires *Eastern Hazel* et *Sir James Dunn* se trouvaient respectivement à environ un demi-mille et deux milles au nord-ouest de la bouée D15, alors qu'un troisième navire, le *Montcalm*, était à l'ancre à deux milles au nord-est de la bouée. Le *Franckcliffe Hall*, qui avait également été au mouillage dans la partie nord-est de la baie, avait, vers 4 h 20, commencé à se déplacer vers l'est en direction d'un bassin de la Iron Ore Company et était entré dans ce bassin vers 5 h 20. La température était clémente et, bien qu'il fit noir, la visibilité nocturne n'était pas réduite. Soufflait un vent du sud-est d'environ 15 nœuds. La marée était descendante mais avait peu ou n'avait point d'effet sur le mouvement ou la manœuvrabilité des navires.

g L'abordage est survenu lorsque le *Cielo Bianco*, qui avait atteint l'embouchure de la baie et y entraient pour se rendre au bassin Wabush, après avoir fait monter un pilote à son bord, a viré sur bâbord et a croisé l'*Algobay* qui, à partir d'un point situé entre deux et trois milles au nord-ouest de Pointe à la Marmite, se dirigeait hors de la baie.

i Ces navires sont tous deux de grands vraquiers. L'*Algobay* était un nouveau navire effectuant son premier voyage à Sept-Îles. Il mesure 730 pieds de longueur et 76 pieds de largeur. Il jauge 22 466,25 tonneaux bruts. Ses machines sont contrôlées directement à partir du pont. Il était entré dans la baie de Sept-Îles le 11 novembre, avait pris à bord une cargaison de 35 739 tonnes de boulettes de minerai de fer et s'était ensuite mis au mouillage dans la partie ouest de la baie, au sud-est du *Sir James Dunn*, pour attendre que soient complétées

at the request of the technician making the repairs, she began manœuvring in the bay to test her engines. The manœuvres consisted of moving to the east of her anchor position for 1.65 miles, turning to starboard 180° and going west for much the same distance, thence northwestward to round the stern of the *Sir James Dunn* and thence eastwardly again. These manœuvres were made at various engine speeds both forward and reverse. At some point before rounding the stern of the *Sir James Dunn* the engineer asked for a test run of half an hour or more at "full speed ahead", a manœuver which the captain considered would require the vessel to proceed out of the bay to the open waters of the gulf. After rounding the stern of the *Sir James Dunn* the *Algobay's* engines were put on "half speed ahead" and her course was altered to starboard to 135° which was calculated to take the ship through Chenal du Milieu at a distance of .7 miles east of Pointe à la Marmite. Half speed for the *Algobay* when fully loaded was some eight and a half knots. The learned Trial Judge found that in the period that ensued the *Algobay* had reached a speed of "between seven to eight knots".

Shortly before 05.30 and either shortly before or when making the alteration to starboard, the master of the *Algobay*, Captain Carlsen, first saw the *Cielo Bianco*, either by radar or visually, at 40° on his starboard bow and at a distance of 2.8 to 2.9 miles. He had previously heard on his radio several calls by the *Cielo Bianco* to the pilot station and it appears that at or after the time when he first saw her he also saw the lights of a tug proceeding toward her from the northeast. He had on a previous occasion seen the *Cielo Bianco* in Sept-Îles Bay and knew she was a large salt water ship.

The position of the *Cielo Bianco* when first seen by Captain Carlsen was placed by him at some-

les réparations faites à une de ses machines. Il est demeuré à cet endroit jusqu'au 14 novembre, à 4 h 20, alors que, à la demande du technicien réparateur, il a commencé à effectuer des manœuvres dans la baie afin de vérifier le bon fonctionnement de ses machines. Ces manœuvres consistaient à se déplacer vers l'est de son point de mouillage sur une distance de 1,65 milles, à virer sur tribord à 180° et à se diriger vers l'ouest sur une distance à peu près semblable à la précédente, pour ensuite avancer en direction nord-ouest, contourner l'arrière du *Sir James Dunn* et avancer à nouveau vers l'est. Ces manœuvres ont été effectuées à divers régimes, en marche avant comme en marche arrière. À un point précédant le contournement de l'arrière du *Sir James Dunn*, le mécanicien a demandé une marche d'essai des appareils moteurs sur régime [TRADUCTION] «en avant toute» pendant au moins une demi-heure, une manœuvre qui, selon le capitaine, supposait que le navire sorte de la baie pour voguer au large dans le Golfe. Après avoir contourné l'arrière du *Sir James Dunn*, les machines de l'*Algobay* ont été placées sur régime [TRADUCTION] «en avant demi» et son cap a été modifié sur tribord, pour être porté à 135°, ce qui devait permettre au navire de traverser le Chenal du Milieu en passant à .7 milles à l'est de Pointe à la Marmite. Avec un plein chargement, à demi régime, l'*Algobay* voguait à une vitesse d'environ huit nœuds et demi. Le juge de première instance a conclu que l'*Algobay*, en effectuant cette manœuvre, s'était déplacé à une vitesse «de sept à huit nœuds».

Peu de temps avant 5 h 30, et peu avant ou pendant son changement de cap sur tribord, le capitaine Carlsen, qui était responsable de l'*Algobay*, a pour la première fois repéré la présence du *Cielo Bianco*, soit par radar ou visuellement, à 40° sur son tribord avant et à une distance de 2,8 à 2,9 milles. Il avait, auparavant, entendu plusieurs des appels effectués par le *Cielo Bianco* à la station de pilotage, et il appert qu'il vit les feux d'un remorqueur faisant cap sur ce navire à partir du nord-est au moment même où il aperçut ce navire ou après ce moment. Ayant précédemment aperçu le *Cielo Bianco* dans la baie de Sept-Îles, il savait qu'il s'agissait d'un navire de haute mer.

Lorsqu'il a repéré pour la première fois le *Cielo Bianco*, le capitaine Carlsen a estimé que ce navire

where between Pointe à la Marmite and Île Grande Basque at the upper end of Chenal du Milieu. The learned Trial Judge found the position to have been at or to the east of the centre line of the channel. In reaching his conclusion on this and a number of other points he preferred the evidence of the master of the *Algobay* to that of the master and pilot of the *Cielo Bianco*. What Captain Carlsen saw were the masthead lights of the *Cielo Bianco* which were open with the bow light to the left, as he saw them, indicating that her course was diverging from his 135° course. With the *Cielo Bianco*'s course at 338° or thereabouts (Captain Carlsen estimated it at 337½°) when she was taking on her pilot, the divergence would be in the order of 28°. At that stage, with her engines shut off, the *Cielo Bianco* was proceeding at about two knots. As he proceeded on his 135° course, the master of the *Algobay* noticed the masthead lights beginning to close though the bearing of the *Cielo Bianco* on his port side was increasing. When the masthead lights of the *Cielo Bianco* were nearly in line, in order to avoid what he referred to as a close-quarters situation he ordered an alteration to starboard to 145° which was calculated to have the ship pass Pointe à la Marmite at a distance of .5 miles. The master estimated that the distance between the ships at that time could have been a mile or so. He could not say for sure. This would indicate that the ship had proceeded for about a mile on its 135° course which, at say seven knots, would have taken about eight and a half minutes; longer if she was not going that fast. When the *Algobay* had steadied on the 145° course her master noticed that the lights of the *Cielo Bianco* were still closing and at the point where they came in line or were about to come in line he drew back the throttle to slow the ship's engines and called the *Cielo Bianco* on his radio-telephone on channel 16 and then on channel 12 but received no reply. He then altered hard-a-starboard, put the engines at "full speed ahead" for some seconds to make the ship swing, blew the danger signal and then reversed to "full astern" with the rudder amidships. He also made a further attempt to call the *Cielo Bianco* on the pilots' channel (18A) but received no reply. The whistle had not been blown to indicate the alteration from 135° to 145° but a single blast had been blown somewhat later and shortly before the danger signal was sounded. The purpose of the single blast was not to indicate a

devait se situer quelque part entre Pointe à la Marmite et Île Grande Basque, à l'extrémité en amont du Chenal du Milieu. Le juge de première instance a conclu que ce navire avait dû être situé sur la ligne centrale de ce canal ou à l'est de cette ligne. Concernant cette question, comme pour plusieurs autres points, le juge de première instance, lorsqu'il a tiré sa conclusion, a préféré le témoignage du capitaine de l'*Algobay* à celui du capitaine et du pilote du *Cielo Bianco*. Le capitaine Carlsen a, en fait, vu les feux de tête de mâts du *Cielo Bianco* qui étaient ouverts avec, à gauche, la lumière avant de ce navire; ceux-ci, selon son interprétation, indiquaient que le cap du *Cielo Bianco* divergeait de son propre cap de 135°. Le cap du *Cielo Bianco* se situant aux environs de 338° (le capitaine Carlsen a estimé que celui-ci devait être de 337½°) lorsqu'il a fait monter son pilote, la différence entre les caps des deux navires serait de l'ordre de 28°. À ce stade, les machines du *Cielo Bianco* se trouvaient à l'état d'arrêt et la vitesse de ce navire était d'environ deux nœuds. Poursuivant son cap de 135°, le capitaine de l'*Algobay* a remarqué que les feux de tête de mâts du *Cielo Bianco* commençaient à se fermer même si le relèvement de ce navire s'amplifiait sur bâbord. Lorsque les feux de tête de mâts du *Cielo Bianco* furent presque visibles l'un par l'autre, afin d'éviter ce qu'il a appelé une situation très rapprochée, il a ordonné que le cap soit modifié sur tribord pour être porté à 145°, après avoir calculé que ce nouveau cap permettrait à son navire de passer à 0,5 mille de Pointe à la Marmite. Le capitaine Carlsen a évalué à environ un mille la distance séparant les navires à ce moment-là. Il ne pouvait l'apprécier de façon certaine. Sa déposition tend à indiquer que le navire avait suivi son cap de 135° sur une distance d'environ un mille, un parcours qui, à une vitesse que nous supposons être de sept nœuds, aurait pris environ huit minutes et demie—un temps qu'il faut allonger en supposant une vitesse moins grande. Lorsque l'*Algobay* a été fixé sur le cap de 145°, son capitaine a observé que les feux du *Cielo Bianco* se fermaient toujours et, lorsqu'ils furent visibles ou presque visibles l'un par l'autre, il a reculé la manette du régulateur pour ralentir les machines de son navire et a appelé le *Cielo Bianco* au moyen de son téléphone radio en utilisant le canal 16, puis le canal 12, sans que celui-ci ne lui réponde. Il a alors viré complètement sur tribord, réglé les machines sur le régime

turn to starboard but to attract the attention of the first mate who was on watch at the anchor windlass under the forecastle. None of the *Algobay's* whistle blasts were heard by those on the *Cielo Bianco*. In a final attempt to avoid collision, the master of the *Algobay* sought to release the bow anchors by a remote control in the bridge. It failed. The learned Trial Judge, on the advice of his assessors, concluded that in the circumstances the lowering of the anchors would have had no effect whatever on either the angle of impact or the speed of the ship at the moment of impact. He also concluded that at the time when the lights of the *Cielo Bianco* began to close and up to the time when her lights began to open to show her starboard side, the master of the *Algobay* was still entitled to assume that the *Cielo Bianco* would allow the *Algobay* to pass and turn to port around her stern and that when he began to feel too crowded he did the correct thing by reducing speed and attempting to contact the *Cielo Bianco* by radio to determine what was happening and what its intention was.

The *Cielo Bianco* is 835 feet long and 129 feet wide. Her registered tonnage is 51,579. She was carrying 28,000 tons of ballast and some 1,700 tons of bunker fuel. As found by the learned Trial Judge, she had reached a point at the entrance to the bay at or east of the middle line of Chenal du Milieu when at 05.27 her pilot came on board. At that time the engines were stopped but the ship was still moving forward at about two knots. The pilot, Captain Lapierre, having reached the bridge at 05.30, gave an order for "port easy" and shortly

«en avant toute» pendant plusieurs secondes afin de faire pivoter le navire, il a actionné le signal d'alarme et il a réglé ensuite les machines sur le régime [TRADUCTION] «en arrière toute» en tournant le gouvernail au milieu du navire. De plus, utilisant le canal des pilotes (18A), il a tenté de nouveau, en vain, de rejoindre le *Cielo Bianco*. Le sifflet n'a pas été utilisé pour indiquer que le cap passerait de 135° à 145°, mais un unique coup de sifflet avait été donné quelque temps après cette manœuvre, peu avant l'utilisation du signal d'alarme. Ce coup de sifflet n'avait pas été donné pour indiquer un virage sur tribord mais afin d'attirer l'attention du premier officier qui effectuait une veille près du guindeau, sous le gaillard. Aucun des membres de l'équipage du *Cielo Bianco* n'a entendu les coups de sifflet donnés par l'*Algobay*. Le capitaine de l'*Algobay*, dans une ultime manœuvre pour éviter l'abordage, a tenté en vain de libérer les ancres de la proue en utilisant la commande à distance située sur le pont. Le juge de première instance, faisant sienne l'opinion de ses assessors, a conclu que, dans les circonstances de l'espèce, l'abaissement des ancres n'aurait eu d'effet ni sur l'angle de l'impact ni sur la vitesse du bateau au moment de la collision. Il a également conclu que, du moment où les feux du *Cielo Bianco* ont commencé à se fermer jusqu'au moment où ils ont commencé à s'ouvrir pour laisser voir son flanc tribord, le capitaine de l'*Algobay* était encore justifié de présumer que le *Cielo Bianco* lui permettrait de le dépasser et de virer sur bâbord autour de son arrière; il a également conclu que, lorsqu'il a commencé à sentir que les navires étaient trop rapprochés, le capitaine de l'*Algobay* a agi correctement en diminuant la vitesse et en tentant de prendre contact avec le *Cielo Bianco* par radio pour déterminer ce qui se passait et quelle était son intention.

Le *Cielo Bianco* mesure 835 pieds de longueur et 129 pieds de largeur. Il jauge 51 579 tonneaux. Il transportait 28 000 tonnes de lest et environ 1 700 tonnes d'huile de soute. Ainsi que l'a conclu le juge de première instance, à 5 h 27, lorsque son pilote est monté à bord, il avait atteint un point de l'embouchure de la baie situé sur la ligne médiane du Chenal du Milieu ou à l'est de celle-ci. Bien que ses machines aient été alors arrêtées, ce navire continuait d'avancer à une vitesse d'environ deux nœuds. Le pilote, le capitaine Lapierre, qui était

afterwards "port 10°" and "half speed ahead". His purpose was to cause the ship to swing to port and northward of buoy D15 so as to bring her from her course of 338° on entering the bay to a course of 261° to take her to Pointe Noire. In manoeuvring mode "half speed ahead" for her was six to seven knots. The Trial Judge found that by the time she reversed, just shortly before the collision, the ship's speed had reached six to seven knots. In the interval of about four minutes from 05.27 until the order for half speed was given she would have moved and thus closed about 800 feet of the distance between her and the *Algobay*. In the same four minutes the *Algobay* at her speed of about six knots would have covered and closed about 2,400 feet, or, since her speed was increasing, somewhat more.

After putting the pilot aboard at or near the bridge, which is at the aft end of the ship, the *Pointe Marguerite* proceeded along the starboard side of the *Cielo Bianco* and was made fast there some 100 to 150 feet from the bow. Another tug, the *Pointe-aux-Basques*, proceeded around the stern of the *Cielo Bianco* intending to make fast to her starboard side just forward of the bridge but had not succeeded in doing so when it became apparent that a collision was about to occur and her lines were cast off so that she could get out of the way.

No one concerned with the navigation of the *Cielo Bianco* saw or perceived the approach of the *Algobay* until the master who was outside the wheel house and on the starboard side saw a reflection in the glass of the wheel-house door and on turning around saw the lights of the *Algobay* which was then some 500 to 600 metres away bearing about 20° abaft where he was standing. By that time the *Cielo Bianco* was said to have been on her course of 261° for about a minute. The master took action immediately, ordered "hard-a-port" and emergency "full astern" and blew two short blasts and then three short blasts on the whistle. It was, however, too late to avoid

monté sur le pont vers 5 h 30, a donné l'ordre de virer [TRADUCTION] «à gauche doucement» et, peu de temps après, [TRADUCTION] «à gauche 10°» et «en avant demi». Il cherchait ainsi à faire pivoter le navire sur bâbord et à le diriger vers le nord de la bouée D15 de façon à lui faire abandonner le cap de 338° qu'il suivait à l'embouchure de la baie pour lui faire adopter un cap de 261° et le conduire à Pointe Noire. Ce navire, au régime «en avant demi», se déplaçait à une vitesse se situant entre six et sept nœuds. Le juge de première instance a conclu que, lorsqu'il avait fait marche arrière, peu de temps avant l'abordage, ce navire avait atteint une vitesse de six à sept nœuds. Dans l'intervalle d'environ quatre minutes entre 5 h 27 et l'ordre d'adopter le demi-régime, le navire a dû avancer et réduire d'environ 800 pieds la distance le séparant de l'*Algobay*. Au cours de ces quatre minutes, l'*Algobay*, qui se déplaçait à une vitesse d'environ six nœuds, a dû couvrir environ 2 400 pieds ou même davantage, sa vitesse augmentant, et réduire d'autant l'écart entre les navires.

Après avoir permis au pilote de monter à bord du navire au niveau du pont ou près de la hauteur du pont, à l'extrémité arrière, le *Pointe Marguerite* s'est déplacé le long du flanc tribord du *Cielo Bianco* et y a été amarré à un point se situant à entre 100 et 150 pieds de l'avant. Un autre remorqueur, le *Pointe-aux-Basques*, a contourné la partie arrière du *Cielo Bianco* dans le but de s'amarrer sur son tribord, juste passé le pont. Il n'avait pas encore réussi à le faire lorsqu'il est devenu évident qu'un abordage était sur le point de se produire; il a donc largué ses amarres pour se retirer de là.

Aucun des responsables du pilotage du *Cielo Bianco* n'a vu ou perçu le rapprochement de l'*Algobay* avant que le capitaine du *Cielo Bianco*, qui se trouvait à l'extérieur de l'abri de navigation, du côté tribord, n'aperçoive un reflet dans la vitre de la porte de l'abri de navigation et, se retournant, ne voie les feux de l'*Algobay*, qui se trouvait alors à quelque 500 ou 600 mètres de son navire et arrivait à environ 20° sur l'arrière de l'endroit où il se tenait debout. On a dit qu'à ce moment-là, le *Cielo Bianco* faisait route à 261° depuis environ une minute. Le capitaine a immédiatement réagi, donnant le commandement [TRADUCTION] «à droite toute» et le commandement d'urgence [TRA-

the collision which occurred about two minutes later.

The learned Trial Judge, after a careful and detailed consideration of the evidence, concluded that:

From the time the pilot boarded her, the actions of the *Cielo Bianco* can be directly attributed to the fact that a proper look-out was not maintained and that those responsible for its navigation were totally unaware of the presence of the *Algobay*.

Later he said:

The failure to keep a proper look-out certainly constituted negligence on the part of the pilot and the captain who were the only two people actively engaged in controlling navigation. This led to their causing the *Cielo Bianco* to turn to port directly in the path of the *Algobay* without giving any signal, much less establishing previous contact by radio and agreement on the manoeuvre. This action was a direct effective cause of the accident and constituted also of itself a serious breach of good seamanship. Liability necessarily flows from these acts and omissions.

That the *Cielo Bianco* was to blame for not keeping a proper look-out was conceded to the extent that it consisted in not keeping an adequate radar watch for the presence of other ships. When proceeding in Chenal du Milieu the radar had been put on two-mile range and thus when the ship reached the entrance to the bay and was in the process of taking on the pilot the radar would not have disclosed the presence of the *Algobay*, then some two and a half to three miles away. Even so, her presence was not detected even when she came within the two-mile range.

But there was failure to keep a proper look-out in other respects as well. The master and the pilot appear to have been preoccupied with navigating safely around buoy D15 and neither of them saw the *Algobay* or her lights until, as previously mentioned, the master finally saw them when the ship was some 500-600 metres away. Nor does it appear that anyone else whose duty it was to keep a look-out for other ships detected or reported the presence of the *Algobay*.

DUCTION] «en arrière toute», et donnant deux sons brefs suivis de trois sons brefs. Il était cependant trop tard pour éviter l'abordage, qui se produisit environ deux minutes plus tard.

^a Le juge de première instance, après avoir examiné les éléments de preuve de façon minutieuse et détaillée, a conclu:

^b À partir du moment où le pilote a embarqué sur le navire, les manoeuvres du *Cielo Bianco* peuvent être directement attribuées au fait qu'une veille appropriée n'était pas assurée et que ceux qui étaient chargés de la navigation ne savaient absolument pas que l'*Algobay* se trouvait à côté d'eux.

^c Plus loin, il dit:

^d Le défaut d'assurer une veille visuelle appropriée a certainement constitué une faute de la part du pilote et du capitaine qui étaient les deux seules personnes chargées de contrôler la navigation. Ceci les a conduit à faire virer le *Cielo Bianco* sur bâbord, en travers du chemin de l'*Algobay* sans donner de signal et même sans établir de contact préalable par radio, ni s'entendre sur la manoeuvre. Cette manoeuvre a été la cause directe et réelle de l'accident, et elle constitue aussi en elle-même un manquement grave aux bons usages maritimes. Ces actes et omissions entraînent nécessairement une responsabilité.

^e Le *Cielo Bianco* a reconnu que, dans la mesure où il n'avait pas exercé par radar une surveillance adéquate permettant de déceler la présence d'autres navires, il avait commis une faute en n'assurant pas une veille appropriée. Lorsque le *Cielo Bianco* naviguait dans le Chenal du Milieu, la portée de son radar avait été réglée à deux milles, de sorte que, lorsque ce navire a atteint l'embouchure de la baie et a effectué les manoeuvres permettant au pilote de monter à bord, son radar ^f n'aurait pas révélé la présence de l'*Algobay*, qui se trouvait à une distance de deux milles et demi à trois milles du *Cielo Bianco*. Quoi qu'il en soit, sa présence n'a pas non plus été détectée lorsqu'il ^g s'est trouvé à deux milles ou moins de portée. ^h

ⁱ Cependant, le *Cielo Bianco* n'a pas su à d'autres égards assurer une veille appropriée. Son capitaine et son pilote semblent s'être préoccupés de contourner en toute sécurité la bouée D15 et ni l'un ni l'autre n'a aperçu l'*Algobay* ou ses feux avant que, ainsi que nous l'avons déjà mentionné, le capitaine ne les repère à quelque 500 à 600 mètres. Il ne ressort pas non plus qu'aucune des personnes ayant ^j la responsabilité d'assurer une veille pour repérer la présence d'autres navires ait détecté ou rapporté la présence de l'*Algobay*.

Of course, if the *Algobay's* lights were not burning as she approached there might be an explanation for the failure of those navigating the *Cielo Bianco* to see them. At the trial there was a serious issue as to whether the masthead lights of the *Algobay* were lit as she approached. There was also an issue with respect to the positioning of her red and green lights. These lights were mounted some 18 feet inboard from the sides and some time after the collision they were moved to locations nearer to or on the sides of the ship. The learned Trial Judge held that at the time of the collision they were properly positioned to comply with the Regulations and I can see no reason to conclude either that he was wrong or that the position of the red light, even if not entirely complying with the Regulations in respect of its visibility from abaft the beam, had any effect as a cause of the collision since it must have been continuously visible from the *Cielo Bianco* from the time the ships were still nearly three miles apart until the collision occurred.

On the other issue the appellants led evidence of a pilot who testified that when proceeding in a tug toward the *Frankcliffe Hall* to pilot her to her dock he had seen the bow wave of the *Algobay* and the ship itself when she was manoeuvring in the northern part of the bay, that he saw her port light but did not see her masthead lights. This witness, who had not been called to give evidence at the inquiry or at the inquest into the deaths of the crewmen of the *Pointe Marguerite*, testified that he did not realize at the time that he had not seen the *Algobay's* masthead lights but that later in the night following the collision when thinking about what had happened it occurred to him that he had not seen them. There was, however, evidence that the lights had been switched on when the *Algobay* began her manoeuvres and there was further evidence by the master of the *Frankcliffe Hall* that he saw them burning when the *Algobay* was moving not far from his ship. This was at or about the time she was making her turn to starboard from her first easterly course to go westwardly again. The appellants also called the second mate of the *Cielo Bianco* who testified that he was on

Évidemment, si les feux de l'*Algobay* n'avaient pas été allumés au moment de son rapprochement du *Cielo Bianco*, cela expliquerait pourquoi les responsables de la navigation du *Cielo Bianco* ne les ont pas vus. Lors du procès, la question de savoir si les feux de tête de mât de l'*Algobay* étaient allumés au moment où ce navire s'est approché du *Cielo Bianco* a donné lieu à un débat important. La position de ses feux de couleur rouge et de couleur verte a également été débattue. Ces feux étaient installés à environ 18 pieds des côtés du navire, vers l'intérieur, et ont été déplacés vers l'extérieur pour être installés plus près des côtés du navire ou sur ses côtés quelque temps après l'abordage. Le juge de première instance a conclu que, au moment de l'abordage, l'emplacement de ces feux était conforme au Règlement, et je ne vois pas pourquoi je conclurais qu'il a fait erreur ou que l'emplacement du feu rouge, même s'il ne respectait pas tout à fait le Règlement en ce qui avait trait à sa visibilité sur l'arrière du travers, a, de quelque façon, contribué à l'abordage puisque ce feu a dû être continûment visible du *Cielo Bianco* à compter du moment où les bateaux se trouvaient encore à presque trois milles de distance jusqu'à l'abordage.

Concernant l'autre question, les appelants ont présenté en preuve le témoignage d'un pilote, qui a déclaré que, se dirigeant à bord d'une remorque vers le *Frankcliffe Hall* afin de le conduire jusqu'à son bassin, il avait vu la vague d'étrave de l'*Algobay* ainsi que ce navire lui-même au moment où il effectuait des manoeuvres dans la partie nord de la baie, et qu'il avait alors aperçu le feu situé sur son côté bâbord mais non ses feux de tête de mât. Ce témoin, qui n'avait pas été cité à témoigner lors de l'enquête ni à l'enquête du coroner au sujet du décès des hommes d'équipage du *Pointe Marguerite*, a déclaré ne s'être pas rendu compte sur le moment qu'il n'avait pas vu les feux de tête de mât de l'*Algobay* mais l'avoir réalisé en réfléchissant à cet abordage au cours de la nuit qui l'a suivi. Certains éléments de preuve indiquent toutefois que ces feux avaient été allumés au moment où l'*Algobay* avait commencé ses manoeuvres; le capitaine du *Frankcliffe Hall* a en outre déclaré avoir vu ces feux allumés lorsque l'*Algobay* était passé non loin de son navire, c'est-à-dire au moment où l'*Algobay* effectuait ou était sur le point d'effectuer le virage sur tribord qui lui a permis d'aban-

the boat deck supervising the seamen who had been engaged in heaving in the cable of the tug *Pointe-aux-Basques* to make her fast to the starboard side of the *Cielo Bianco* just forward of the bridge when he saw the red light of what turned out to be the *Algobay*, that immediately afterwards he saw a white light being switched on followed by another white light a bit lower than the first one being switched on. He estimated the distance away of the *Algobay* at that time at about four cables, i.e., some 2,400 feet. This witness as well had not previously given evidence.

The learned Trial Judge, in terms that did not hide his displeasure, spurned the evidence of both the appellants' witnesses as manufactured for the purposes of the trial and manifestly false. Having seen and heard them, he was clearly in a far better position than an appellate court to judge as to their credibility and, whether or not they deserved the castigation they received (and I do not suggest either that they did or did not deserve it), in my view it is apparent that his finding that the *Algobay's* masthead lights were at all material times burning is well supported by the evidence and is unassailable.

So too are his findings as to the gravity of the failure of the *Cielo Bianco* to keep a proper lookout and that this failure was in turn the cause of her having made her disastrous swing to port to go around D15 at a time when the lights of the *Algobay* were visible, a turn which both the master and the pilot testified they would not have made had they known of the approach of the *Algobay*.

I turn now to the conclusion of the learned Trial Judge that the *Algobay* was not at fault.

The learned Judge found that in the circumstances since the master of the *Algobay* had clear-

donner la direction est pour faire à nouveau cap vers l'ouest. Les appelants ont également cité à témoigner le second officier du *Cielo Bianco* qui a déclaré que, se trouvant sur la passerelle du navire pour superviser les matelots qui avaient entrepris de tirer les câbles du remorqueur *Pointe-aux-Basques* afin de l'amarrer sur le flanc tribord du *Cielo Bianco* juste en avant du pont, il avait vu un feu de couleur rouge, qui s'est avéré appartenir à l'*Algobay*, et il avait vu tout de suite après s'allumer une lumière de couleur blanche, suivie d'une autre lumière blanche, située un peu plus bas que la précédente. Il a estimé la distance séparant son navire de l'*Algobay* à ce moment-là à environ quatre encâblures, c'est-à-dire quelque 2 400 pieds. Ce témoin, comme celui dont nous venons de parler, n'avait pas témoigné précédemment.

Le juge de première instance, en des termes qui laissaient percevoir son mécontentement, a rejeté le témoignage de chacun des témoins des appelants au motif que leur déclaration avait été fabriquée pour les besoins du procès et était manifestement fausse. Ayant vu et entendu ces témoins, il était manifestement beaucoup mieux placé qu'une cour d'appel pour apprécier leur crédibilité, et que ceux-ci aient ou non mérité la critique qu'ils ont reçue (et je ne me prononce pas à ce sujet), il est selon moi évident que sa conclusion que les feux de tête de mât de l'*Algobay* étaient allumés à tous les moments pertinents est bien appuyée par la preuve et est inattaquable.

Sont également inattaquables les conclusions tirées par le juge de première instance sur le caractère grave du défaut du *Cielo Bianco* d'assurer une veille appropriée et sur le lien de causalité entre ce défaut et le désastreux virage à bâbord effectué par ce navire pour contourner la bouée D15 au moment où les feux de l'*Algobay* étaient visibles, une manœuvre dont à la fois le capitaine et le pilote du *Cielo Bianco* ont déclaré qu'ils ne l'auraient pas effectuée eussent-ils su que l'*Algobay* se rapprochait de leur navire.

J'examinerai à présent la conclusion du juge de première instance que l'*Algobay* n'a commis aucune faute.

Le juge de première instance a conclu que, dans les circonstances de l'espèce, puisqu'il était évident

ly seen the *Cielo Bianco* for nearly three miles he was:

... fully entitled to assume that his own ship also had been observed throughout by the *Cielo Bianco*. He was also entitled to assume that those in charge were aware not only of its presence but of its course and speed and that they would act prudently and lawfully in accordance with the regulations. To afford any weight to the argument of counsel for the defendants to the effect that had the *Algobay* maintained its original course of 135 degrees, there would have been no collision and that therefore its captain should have maintained that course, one must completely ignore what appeared to be taking place before his eyes when the *Cielo Bianco*'s lights which were well opened originally began to close. As found previously, the alteration to 145 degrees was merely to avoid a close passing situation and not to avoid a collision on a crossing situation. When the fact that the *Cielo Bianco* was really turning to port was realized, an eminent [*sic*] and emergency collision situation had arisen. To realize before that stage that the *Cielo Bianco* intended to turn in front of him would have required more than a proper appreciation of the principles of seamanship and navigation, but would have called for something akin to clairvoyance.

The emergency which was a sudden and very serious one was created solely and entirely by the negligence and the poor seamanship of those in control of the *Cielo Bianco*. Therefore, the actions of the captain of the *Algobay* from that time must not be weighed after the fact on a fine scale of possibilities but must be considered in the context of the emergency. He immediately adopted what he judged to be emergency measures required to avoid a collision or to lessen its effect. The actions obviously must have served to reduce the angle of impact and in fact coincided with the emergency measures adopted by the *Cielo Bianco*. I can find no serious lack of skill or breach of any of the principles of seamanship and navigation in any of the measures adopted by the *Algobay*.

In his memorandum of argument and in the course of argument as well, counsel for the appellants raised and discussed a total of ten submissions of errors on the part of the learned Trial Judge in reaching his conclusion on the issue as to fault. In summary, they were that:

1. The Trial Judge took distorted views of the evidence, ignored admissions made by the respondent in its preliminary act and by the master of the *Algobay* and relied on a statement in the preliminary act of the *Cielo Bianco* which was manifestly a clerical error.

2. The Trial Judge failed to analyse critically the evidence of the master of the *Algobay* as to

que le capitaine de l'*Algobay* avait vu le *Cielo Bianco* sur une distance de près de trois milles, il était:

... clairement justifié qu'il présume que le *Cielo Bianco* avait aussi pu voir son propre navire pendant toute cette période. Il pouvait aussi présumer que les responsables savaient non seulement qu'il était là mais connaissaient aussi son cap et sa vitesse et qu'ils agiraient de façon prudente et légale conformément aux règlements. L'avocat des défendeurs soutient que, si l'*Algobay* avait maintenu son cap initial de 135 degrés, il n'y aurait pas eu d'abordage et que, par conséquent son capitaine aurait dû maintenir ce cap. Pour retenir un tel argument, il faudrait totalement laisser de côté ce qui semble s'être produit devant les yeux du capitaine lorsque les feux du *Cielo Bianco* qui étaient grand ouverts à l'origine ont commencé à se fermer. Comme il a été dit précédemment, le changement de cap à 145 degrés visait seulement à éviter une situation de dépassement très serré et non pas à éviter un abordage lors d'un croisement. Lorsqu'on a compris que le *Cielo Bianco* allait effectivement virer sur bâbord, il existait déjà une situation d'abordage imminente et dangereuse. Pour comprendre, avant cette étape, que le *Cielo Bianco* avait l'intention de virer devant le navire, il aurait fallu que le capitaine de l'*Algobay* ait beaucoup plus qu'une bonne connaissance des principes des usages maritimes et de la navigation, c'est-à-dire une certaine clairvoyance.

Cette soudaine situation d'urgence était très grave et résultait essentiellement de la faute et de l'inobservation des bons usages maritimes de ceux qui étaient responsables du *Cielo Bianco*. Par conséquent, les manœuvres du capitaine de l'*Algobay* à partir de ce moment-là ne doivent pas être appréciées après le fait d'après une échelle très mince de possibilités, mais doivent être considérées dans le contexte de l'urgence. Il a immédiatement adopté ce qu'il considérait comme les mesures d'urgence requises pour éviter un abordage ou pour réduire son impact. Les manœuvres ont dû évidemment permettre de réduire l'angle d'impact, et elles ont en fait coïncidé avec les mesures d'urgence adoptées par le *Cielo Bianco*. Je ne peux conclure à aucun manque de compétence grave ni à aucune violation des principes des bons usages maritimes et de la navigation dans les mesures prises par l'*Algobay*.

Dans l'exposé de ses points d'argument, comme au cours du débat, l'avocat des appelants a soulevé et fait valoir dix prétentions visant des erreurs qu'aurait commises le juge de première instance en tirant sa conclusion sur la question de la faute. En résumé, ces prétentions étaient les suivantes:

1. Le juge de première instance a eu une vision déformée de la preuve, n'a pas tenu compte de certains aveux faits par l'intimée dans l'acte préliminaire ainsi que de certains aveux du capitaine de l'*Algobay* et s'est appuyé sur une déclaration faite par le *Cielo Bianco* dans son acte préliminaire qui constituait manifestement une faute de copiste.

2. Le juge de première instance n'a pas analysé de façon critique le témoignage du capitaine de

the course of his vessel when he sighted the *Cielo Bianco* and should have found that the position of the *Cielo Bianco* at that time was somewhat to the west of what the Trial Judge referred to as being mid-channel.

3. The Trial Judge failed to appreciate that the master of the *Algobay* should have realized much earlier than he did that the *Cielo Bianco* was proceeding towards Pointe Noire, that he attached no importance to the fact it was the *Algobay* which struck the *Cielo Bianco* and that the collision occurred west of Pointe à la Marmite and of buoy D15, that a large alteration to starboard was required to bring the *Algobay* from her course of 135° to the point of collision and that if the *Algobay* had been kept on her course of 135° there would have been no collision.

4. The Trial Judge failed to find the *Algobay* was in breach of the *Ships' Deck Watch Regulations* [C.R.C., c. 1481] and such breach was the effective cause of the collision.

5. The Trial Judge failed to find the *Algobay* at fault for the collision when she failed to give a security call to notify inbound traffic that she would be proceeding out of the bay.

6. The Trial Judge should have found the *Algobay* at fault for the collision in failing to give a whistle signal of her alteration of course to starboard from 135° to 145°.

7. The Trial Judge showed a complete lack of knowledge of human nature in disbelieving the appellants' two witnesses as to the lights of the *Algobay* and failed to comprehend that they had nothing to gain in giving such evidence.

8. The critical comments made by the Trial Judge in his analysis of the evidence of the appellants' witnesses as to the angle of collision were unwarranted.

9. The Trial Judge disregarded evidence showing that the red and green side lights of the *Algobay* were not positioned so as to comply

l'*Algobay* sur le cap de son navire au moment où il a aperçu le *Cielo Bianco*, et il aurait dû conclure que la position du *Cielo Bianco* était, à ce moment-là, quelque peu à l'ouest de la position que le juge lui a attribuée et qu'il a qualifiée de milieu du chenal.

3. Le juge de première instance n'a pas compris que le capitaine de l'*Algobay* aurait dû se rendre compte beaucoup plus tôt qu'il ne l'a fait que le *Cielo Bianco* faisait cap vers Pointe Noire, n'a attaché aucune importance au fait que c'est l'*Algobay* qui a frappé le *Cielo Bianco* et n'a pas tenu compte du fait que l'abordage étant survenu à l'ouest de Pointe à la Marmite et de la bouée D15, un changement de cap important sur tribord devait s'effectuer pour faire quitter à l'*Algobay* son cap de 135° et le diriger vers le lieu de l'abordage et que, si l'*Algobay* avait maintenu son cap de 135°, il n'y aurait pas eu d'abordage.

4. Le juge de première instance n'a pas conclu que l'*Algobay* contrevenait au *Règlement sur les quarts à la passerelle des navires* [C.R.C., chap. 1481] et que ce manquement constituait la cause réelle de l'abordage.

5. Le juge de première instance n'a pas conclu que l'*Algobay* était responsable de l'abordage parce qu'il avait négligé de lancer un appel de sécurité pour avertir les navires entrant dans la baie qu'il s'apprêtait à en sortir.

6. Le juge de première instance aurait dû conclure que l'*Algobay* était responsable de l'abordage parce qu'il avait négligé de signaler au moyen du sifflet son changement de cap sur tribord de 135° à 145°.

7. Le juge de première instance a manifesté une méconnaissance totale de la nature humaine en refusant de croire ce que disaient les deux témoins des appelants au sujet des feux de l'*Algobay*, et il n'a pas compris que ceux-ci n'avaient rien à gagner par leur témoignage.

8. Les commentaires sévères prononcés par le juge de première instance lors de son analyse des dépositions des témoins des appelants au sujet de l'angle de l'abordage étaient injustifiés.

9. Le juge de première instance n'a pas tenu compte des éléments de preuve démontrant que l'emplacement des feux de côté rouge et vert de

with the *Collision Regulations* [C.R.C., c. 1416].

10. The Trial Judge erred in not completely disregarding the evidence of the master of the *Frankcliffe Hall* because such evidence was contradictory and illogical as well as contrary to evidence of the master of the *Algobay* and because the original log of the *Frankcliffe Hall* was not produced as the Court had ordered.

With the exception of items 4, 5 and 6, these submissions, in my opinion, all raise questions either of the credibility of witnesses or the weight of evidence and of fact. The Trial Judge's findings on them are made in large part on conflicting testimony, and are of the sort which it is for the Trial Judge to decide after hearing the witnesses and observing their demeanor in giving their evidence. Only in exceptional instances, as where there is palpable or overriding error in the judgment of the trial judge, is it open to a court of appeal to reconsider and substitute its own view. In *Stein et al. v. "Kathy K" et al. (The Ship)*¹ Ritchie J., speaking for the Supreme Court after a review of earlier authorities, wrote:

These authorities are not to be taken as meaning that the findings of fact made at trial are immutable, but rather that they are not to be reversed unless it can be established that the learned trial judge made some palpable and overriding error which affected his assessment of the facts. While the Court of Appeal is seized with the duty of re-examining the evidence in order to be satisfied that no such error occurred, it is not, in my view, a part of its function to substitute its assessment of the balance of probability for the findings of the judge who presided at the trial.

See also *Schreiber Brothers Ltd. v. Currie Products Ltd. et al.*,² *Lewis v. Todd and McClure*,³ and *Jaegli Enterprises Ltd. et al. v. Taylor et al.*⁴

¹ [1976] 2 S.C.R. 802, at p. 808.

² [1980] 2 S.C.R. 78.

³ [1980] 2 S.C.R. 694.

⁴ [1981] 2 S.C.R. 2.

l'Algobay n'était pas conforme aux prescriptions du *Règlement sur les abordages* [C.R.C., chap. 1416].

10. Le juge de première instance a commis une erreur en n'écartant pas totalement le témoignage du capitaine du *Frankcliffe Hall* puisque celui-ci était rempli de contradictions, illogique et en opposition avec le témoignage du capitaine de *l'Algobay* et parce que l'original du journal de bord du *Frankcliffe Hall* n'a pas été déposé ainsi que la Cour l'avait ordonné.

À mon avis, toutes les prétentions qui précèdent, sauf celles portant les cotes 4, 5 et 6, soulèvent des questions ayant trait soit à la crédibilité des témoins soit à l'appréciation de la preuve et des faits. Les conclusions tirées par le juge de première instance, procédant en grande partie de l'appréciation de témoignages contradictoires, sont de celles que le juge de première instance doit prendre après avoir entendu les témoins et avoir observé leur comportement au moment de leur témoignage. Seulement dans des circonstances exceptionnelles, comme, par exemple, lorsque le jugement du juge de première instance est entaché d'une erreur manifeste ou dominante, est-il permis à une cour d'appel de réexaminer la preuve et de substituer sa propre opinion à celle de ce juge. Dans l'arrêt *Stein et autres c. «Kathy K» et autres (Le navire)*¹, le juge Ritchie, prononçant les motifs de la Cour suprême, après avoir examiné la jurisprudence, a écrit:

On ne doit pas considérer que ces arrêts signifient que les conclusions sur les faits tirées en première instance sont intangibles, mais plutôt qu'elles ne doivent pas être modifiées à moins qu'il ne soit établi que le juge du procès a commis une erreur manifeste et dominante qui a faussé son appréciation des faits. Bien que la Cour d'appel ait l'obligation de réexaminer la preuve afin de s'assurer qu'aucune erreur de ce genre n'a été commise, j'estime qu'il ne lui appartient pas de substituer son appréciation de la prépondérance des probabilités aux conclusions tirées par le juge qui a présidé le procès.

Voir également *Schreiber Brothers Ltd. c. Currie Products Ltd. et autre*²; *Lewis c. Todd et McClure*³; et *Jaegli Enterprises Ltd. et autre c. Taylor et autres*⁴.

¹ [1976] 2 R.C.S. 802, à la p. 808.

² [1980] 2 R.C.S. 78.

³ [1980] 2 R.C.S. 694.

⁴ [1981] 2 R.C.S. 2.

Having regard to these authorities, I am of the opinion not only that there is no merit in any of the appellants' submissions numbered 1, 2, 3, 8 and 10 but that the points so raised are not fairly arguable as a basis or bases for interfering with the conclusions of the learned Trial Judge and that they do not warrant detailed discussion. The points raised in the submissions numbered 7 and 9 are also unsustainable for the reasons already given with respect to them. That leaves for consideration the submissions numbered 4, 5 and 6.

The point numbered 5 is I think unsustainable as well. Assuming that it would have been a prudent thing for the master of the *Algobay* to give a security call to notify inbound traffic that she would be proceeding out of the bay, there was no legal requirement that he should do so and having regard to the fact that no one seems to have heard his earlier security call and to the failure of the *Cielo Bianco* and the pilot to hear his subsequent radio calls the balance of probabilities does not indicate that such a call would have been heard.

The sixth submission is predicated on the applicability in the circumstances of Rules 14 and 34(a) [of the *International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972*, Schedule I] of the *Collision Regulations*.⁵ They provide:

RULE 14

Head-on Situation

- (a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.
- (b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.
- (c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

⁵ *Collision Regulations*, C.R.C., c. 1416.

Compte tenu de ces arrêts, je suis d'avis non seulement que les prétentions numéros 1, 2, 3, 8 et 10 des appelants ne sont aucunement fondées mais encore qu'il ne peut être raisonnablement soutenu que les points ainsi soulevés constituent un fondement permettant à la Cour de modifier les conclusions du juge de première instance et que ces prétentions n'appellent pas une analyse détaillée. Les points soulevés par les prétentions figurant sous les cotes 7 et 9, pour les motifs qui ont déjà été prononcés à leur égard, sont également insoutenables. Il reste donc à examiner les prétentions numéros 4, 5 et 6.

Le point numéro 5 est, à mon avis, également insoutenable. Si nous tenons pour acquis que le capitaine de l'*Algobay* aurait fait montre de prudence en lançant un appel de sécurité pour avertir les navires se dirigeant vers l'intérieur de la baie qu'il s'apprêtait à en sortir, il reste que celui-ci n'était soumis à aucune obligation légale d'agir de la sorte, et puisque l'appel de sécurité qu'il avait lancé antérieurement n'a pas semblé être reçu et que ni le *Cielo Bianco* ni le pilote n'avait capté ses appels subséquentement lancés par radio, la prépondérance des probabilités veut qu'un tel appel n'eût point été reçu.

La sixième prétention repose sur l'applicabilité des Règles 14 et 34a) [du *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer*, annexe I] du *Règlement sur les abordages* aux circonstances de l'espèce⁵. Ces dispositions portent:

RÈGLE 14

Navires qui font des routes directement opposées

- a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'un de l'autre.
- b) On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un navire en voit un autre devant lui ou pratiquement devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de mât de l'autre navire, l'un par l'autre ou presque et/ou ses deux feux de côté et que, de jour, il verrait l'autre navire sous un angle correspondant.
- c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manœuvrer en conséquence.

⁵ *Règlement sur les abordages*, C.R.C., chap. 1416.

RULE 34

Manoeuvring and Warning Signals

(a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:

- one short blast to mean “I am altering my course to starboard”,
- two short blasts to mean “I am altering my course to port”,
- three short blasts to mean “I am operating astern propulsion”.

By its terms, Rule 34(a) applies when power-driven vessels are underway and when manoeuvring “as authorized or required by” the Rules. In *The Uskmoor*,⁶ Sir Francis Jeune P. said of what he referred to as the “whistling rule” [at page 317]:

It is not easy to construe it so as to deal with all possible cases. The words of the rule are not at all easy to make out. Its application is limited in two ways. Vessels must be in sight of one another, and must be “taking any course authorised or required by these rules.” It is not easy to put a clear interpretation upon the second limitation, although the first one is intelligible enough. The rule does not apply where a vessel in conducting manoeuvres in the ordinary course of navigation, quite apart from seeing any other vessel, thinks it right to port or starboard her helm. But the rule is also limited to “taking any course authorised or required by these rules.” It has been sought to put a rather narrow interpretation upon the rule. Of course the word “required” is clear enough. There are certain things required by the rules to be done. But the word “authorised” is very much larger, and I am inclined to think that a large interpretation ought to be given to it; that everything is authorised which by the rules of good seamanship it is necessary and proper should be done, although it is quite true there are certain cases where you may say a more distinct authorisation arises. For instance, an overtaking vessel, which has to keep out of the way of the overtaken vessel, would be authorised in going to port or starboard, according as the circumstances of the case might require, and of course, under the crossing rule, the vessel which has to keep out of the way is authorised to do so by either one of several means, as the case may seem to require. I do not think the matter ought to be tied down to any narrow interpretation of the rule. But even if it was so, I think in this case it is right to say that the course taken by the *Minnetonka*, according to her own story, was a course authorised by the rules. According to her case, when the other vessel which was approaching her ported, she thought it right to port also, and it is by no means certain that might not be brought within the crossing rule, which imposes a duty of keeping out of the way, and authorises it to be done by any appropriate means; but that in the larger sense of the word her course was authorised by the rule appears to me clear. On the

RÈGLE 34

Signaux de manœuvre et signaux d'avertissement

a) Lorsque des navires sont en vue les uns des autres, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, lorsqu'il effectue des manœuvres autorisées ou prescrites par les présentes règles, indiquer ces manœuvres par les signaux suivants, émis au sifflet:

- un son bref pour dire: «Je viens sur tribord»;
- deux sons brefs pour dire: «Je viens sur bâbord»;
- trois sons brefs pour dire: «Je bats en arrière».

La Règle 34a), selon ses termes mêmes, s'applique à des navires à propulsion mécanique faisant route et effectuant des manœuvres «autorisées ou prescrites par» les règles en question. Dans l'arrêt *The Uskmoor*⁶, le président sir Francis Jeune, parlant de ce qu'il a appelé la [TRADUCTION] «règle relative à l'utilisation du sifflet», a dit [à la page 317]:

[TRADUCTION] Il n'est pas facile de l'interpréter de façon à la rendre applicable à toutes les situations possibles. Le sens des termes de cette règle n'est aucunement facile à préciser. Deux exigences limitent son application. Les navires doivent se trouver dans le champ de vision l'un de l'autre et doivent «effectuer toute manœuvre autorisée ou prescrite par les présentes règles» («taking any course authorised or required by these rules»). Si la première de ces conditions est assez facile à comprendre, la seconde est difficile à interpréter clairement. Cette règle n'est pas applicable aux navires qui, alors qu'ils effectuent certaines manœuvres dans le cadre ordinaire de leur navigation, considèrent approprié de tourner la barre sur bâbord ou sur tribord indépendamment du fait qu'ils aperçoivent quelqu'autre navire. Cette règle est cependant également limitée par la condition voulant que le navire doive «effectuer toute manœuvre autorisée ou prescrite par les présentes règles». On a tenté de donner à cette règle une interprétation plutôt étroite. Le sens du terme «required» («prescrite») est évidemment assez clair. Les règles exigent l'accomplissement de certains actes. Le terme «authorised» («autorisée») est cependant beaucoup plus large, aussi suis-je enclin à croire qu'il faut lui donner une interprétation large et que seraient autorisées toutes les manœuvres qui, selon les règles définissant les bons usages maritimes, sont nécessaires et appropriées, bien qu'il existe certes certaines circonstances où s'imposerait une autorisation plus précise. Par exemple, le navire qui en rattrape un autre et doit s'écarter de la route du navire qu'il rattrape serait autorisé à virer sur bâbord ou sur tribord, selon les circonstances, et, évidemment, en vertu de la règle applicable aux navires dont les routes se croisent, le navire qui doit s'écarter de la route d'un autre navire peut le faire en effectuant la manœuvre offerte qui semble appropriée dans les circonstances. Je ne crois pas que cette question doive être assujettie à une interprétation étroite de la règle. Cependant, même si c'était le cas, j'estime qu'il conviendrait de dire en l'espèce que les manœuvres effectuées par le *Minnetonka* étaient, selon sa propre narration des faits, autorisées par les

⁶ (1902), 9 Asp. M.L.C. (N.S.) 316 (Adm.).

⁶ (1902), 9 Asp. M.L.C. (N.S.) 316 (Adm.).

whole, therefore, it appears to me that under the circumstances of this case the obligation of whistling was imposed upon *Minnetonka* at an earlier time than the officer who was in charge thought it necessary to whistle. He did at a later period whistle, and quite rightly. The reason he gave for not doing so before, which I do not wish to press against him, though it probably reflects the mind of a good many sailors, was that he did not think it was necessary to obey the rule, except in the case of vessels meeting in narrow waters. I wish emphatically to say that the rule is not so limited, and it is necessary to say that with some emphasis, because the experience of this court shows that the rule has not been followed by the nautical world with the completeness which its terms demand. I hope captains in future will err, if they err at all, on the side of whistling.

This was approved by the Court of Appeal in *The Anselm*,⁷ Lord Alverstone C.J. saying for the Court [at page 440]:

Upon the question of the construction of the word "authorised" we have had cited to us the decision of a very distinguished judge, Lord St. Helier, when President of the Admiralty Division, who, of course, had very great experience. He, in *The Uskmoor* (*ubi sup.*), has given a construction of the word "authorised" which certainly commends itself to me, and which I think it is very desirable to uphold, for the reason that it is so extremely necessary that if any course is being taken which is not absolutely required, but is a course which is "authorised" and therefore permitted, notice should be given to the other ship as to the manoeuvre that is being undertaken.

In *The Hero*,⁸ it was contended that the Rule did not apply where the alteration was a wrong or negligent one since such a move was not "authorized" by the Rules. The Court held otherwise. Kennedy L.J. wrote:

We cannot accede to such a contention. If it were sound, the strange result would follow that in the present case, and in all like cases, a vessel which took a proper course either required by the rules or, as a seamanlike course, authorized by the rules, but which omitted to make the appropriate sound signal according to art. 28, would incur the penalty incident to statutory blame, whereas a vessel which in precisely the same circumstances took a wrong and unseamanlike course, neither required nor authorized by the rules, and gave no sound signal to indicate that course, would, so far as regards the absence of

⁷ (1907), 10 Asp. M.L.C. (N.S.) 438 (C.A.).

⁸ [1911] P. 128 (C.A.), at p. 159.

règles. Selon sa plaidoirie, lorsque le navire qui s'approchait de lui a viré sur bâbord, il a cru qu'il convenait de faire de même, et il n'est pas du tout certain que cette manoeuvre ne soit pas conforme à la règle relative aux navires qui se croisent, qui impose à un navire l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire et autorise le navire devant effectuer cette manoeuvre à utiliser, pour ce faire, tous les moyens appropriés; il me semble cependant clair que, au sens large, sa manoeuvre était autorisée par la règle. En conséquence, tout étant bien considéré, il me semble que, dans les circonstances de l'espèce, le *Minnetonka* était tenu de donner des coups de sifflet plus tôt que ne l'a considéré l'officier responsable du navire. Il a actionné le sifflet à un moment subséquent et a eu raison de le faire. Selon lui, le motif pour lequel il n'a pas agi plus tôt, et je n'ai pas l'intention de lui en faire reproche, bien que cette attitude soit probablement partagée par un bon nombre de marins, est qu'il n'estimait pas nécessaire de se conformer à la règle sauf dans les cas où des navires se rencontreraient dans des passages étroits. Je désire souligner que cette règle ne comporte pas une telle limite et il est nécessaire d'insister sur ce point, car il ressort de l'expérience de cette Cour que le milieu maritime n'a pas observé cette règle aussi strictement que ne l'exige son libellé. Si les capitaines doivent désobéir cette règle, je souhaite que ce soit en manifestant un excès de zèle.

Cette opinion a été approuvée par la Cour d'appel dans l'arrêt *The Anselm*⁷, dans lequel lord Alverstone, le juge en chef, a dit au nom de la Cour [à la page 440]:

[TRADUCTION] Au sujet de l'interprétation du terme «*authorised*» (autorisée), on nous a cité une décision rendue par l'éminent et très expérimenté lord St. Helier, lorsqu'il était président de la Division de l'amirauté. Ce juge, dans l'affaire *The Uskmoor* (voir plus haut), a donné au terme «*authorised*» (autorisée) une interprétation à laquelle je souscris sans hésitation, et qu'il m'apparaîtrait souhaitable de maintenir, pour le motif qu'il est vital qu'un navire effectuant une manoeuvre non absolument prescrite mais «*autorisée*» et, en conséquence, permise, le signale à l'autre navire.

Dans l'affaire *The Hero*⁸, l'on a prétendu que cette règle n'était pas applicable lorsque le changement de cap était erroné ou dû à la négligence puisqu'une telle manoeuvre n'était pas «*autorisée*» («*authorized*») par les règles. La Cour a conclu différemment. Lord judge Kennedy a écrit:

[TRADUCTION] Nous ne pouvons accepter une telle prétention. Si celle-ci était exacte, il s'ensuivrait curieusement que, dans la présente affaire, comme dans toutes les affaires semblables, un navire qui effectuerait une manoeuvre soit prescrite par les règles, soit autorisée par elles parce que respectueuse des bons usages maritimes, mais qui omettrait de donner le signal sonore approprié conformément à l'art. 28, serait en défaut aux yeux de la loi, tandis qu'un navire qui, dans des circonstances tout à fait semblables, aurait effectué une manoeuvre erronée et non respectueuse des bons usages maritimes, ni prescrite ni autori-

⁷ (1907), 10 Asp. M.L.C. (N.S.) 438 (C.A.).

⁸ [1911] P. 128 (C.A.), à la p. 159.

an appropriate sound signal, go scot free. We do not think that the language of art. 28, fairly and reasonably interpreted, involves such a conclusion. We do not think that the words "taking any course authorized or required by these rules" limit the application of the rule to the case of a course which, at the trial of a collision action, is found by the Court to have been authorized or required by the rules. We ought, it appears to us, to interpret the words as including any course alleged to have been taken by a vessel acting, whether under art. 27 or art. 29, or under the other articles, so as to avoid immediate danger. So that where, as here, a vessel charged in an action with having taken—in acting for the other vessel—an improper course, causing or contributing to a collision, asserts in that action, as the *Hero* does here, that the manoeuvre was a proper course under the rules, she cannot successfully contend that because the Court holds that her story of the facts is an untrue story, and that upon the true facts the course taken by her was neither a course required nor authorized by the rules, she thereby gains exemption from liability from statutory blame for not sounding the signal appropriate to that course. It was a course which those in charge of the vessel professed at the time to take, and the owners of the vessel sought to justify in the action, as a course either authorized or required by the rules.

The respondent's case, as I understand it, is based on the situation having been a passing or head-on situation in which the vessels should pass port-to-port. For the master of the *Algobay* the situation was thus one of the kind to which Rule 14(a) refers. By the time the course of the *Algobay* was altered from 135° to 145° her master had sensed the need to go to starboard to avoid a close-quarters situation. He made the alterations when the masthead lights of the *Cielo Bianco* closed to the point where they were nearly in line. This is the situation described in Rule 14(b). Accordingly, it seems to me that if he was to proceed on the assumption that the *Cielo Bianco* was aware of the approach of the *Algobay* and that he was entitled to alter to starboard, the facts required for the application of Rule 34(a) were present.

In my opinion, having determined to make the alteration to starboard, Rule 34(a) required that the *Algobay's* whistle be sounded to signal the alteration to the *Cielo Bianco*. Had it been sounded it might have been heard and if so it would have told those in charge of the *Cielo Bianco* both that

sée par les règles, et n'aurait donné aucun signal pour annoncer cette manœuvre n'encourrait aucune peine pour avoir négligé de donner le signal approprié. Nous ne croyons pas qu'une interprétation juste et raisonnable du libellé de l'art. 28 conduise à une telle conclusion. Nous ne croyons pas que les termes «taking any course authorized or required by these rules» («effectuer toute manœuvre autorisée ou prescrite par les présentes règles») restreignent l'application de cette règle aux situations dans lesquelles la manœuvre effectuée est, lors du procès relatif à un abordage, considérée par la Cour comme ayant été autorisée ou prescrite par les règles. Nous devons, nous semble-t-il, interpréter ces termes comme comprenant toute manœuvre dont il est allégué qu'elle a été effectuée par un navire cherchant, soit en vertu des art. 27 ou 29, soit en vertu d'autres articles, à éviter une situation de danger immédiat. Ainsi lorsqu'un navire, comme celui en l'espèce, est poursuivi dans une action pour avoir causé un abordage ou y avoir contribué en effectuant—pour un autre navire—une manœuvre non appropriée, et que ce navire affirme dans le cadre de cette action, comme le *Hero* le fait en l'espèce, que la manœuvre respectait les règles, il ne peut prétendre avec succès que la conclusion de la Cour que sa version des faits est fabriquée et que, en réalité, la manœuvre qu'il a effectuée n'était ni prescrite ni autorisée par les règles, lui permet d'échapper à la sanction prévue par la loi pour ne pas avoir signalé sa manœuvre de la manière appropriée. C'est une manœuvre que les responsables du navire ont à l'époque déclaré avoir faite, et que les propriétaires de ce navire ont tenté de justifier dans le cadre de l'action, parce qu'elle aurait été soit autorisée soit prescrite par les règles.

La plaidoirie de l'intimée, telle que je la conçois, procède du postulat voulant que la situation visée en l'espèce ait été une situation de rencontre ou de routes directement opposées dans laquelle les navires devaient passer bâbord sur bâbord. Pour le capitaine de l'*Algobay*, il s'agissait donc d'une situation visée par la Règle 14a). Au moment où le cap de l'*Algobay* est passé de 135° à 145°, le capitaine de ce navire a jugé nécessaire de virer sur tribord pour éviter une situation très rapprochée. Il a effectué les changements lorsque les feux de tête de mât du *Cielo Bianco* se sont fermés au point qu'il les a vus presque l'un par l'autre. C'est la situation décrite à la Règle 14b). En conséquence, il m'apparaît que les conditions d'application de la Règle 34a) étaient respectées s'il devait procéder de la conclusion que le *Cielo Bianco* était au courant du rapprochement de l'*Algobay* et que ce dernier avait le droit de venir sur tribord.

À mon avis, après avoir décidé de venir sur tribord, l'*Algobay* devait, conformément à la Règle 34a), signaler ce changement de cap au *Cielo Bianco* au moyen de son sifflet. Le sifflet eût-il été utilisé, il aurait peut-être été entendu par les responsables du *Cielo Bianco*, qui auraient été

there was a ship under way in the position of the *Algobay* and that she was altering her course to starboard. That might well have been sufficient to enable the *Cielo Bianco* to avoid the collision. But to have that effect the signal, if given, would have to be heard and having regard to the distance of about a mile which at that time separated the two ships and to the fact that the *Algobay's* whistle, when sounded later when the ships were much closer to one another, was not heard by the *Cielo Bianco* it seems to me that, on balance, the probability is that the whistle would not have been heard. Accordingly, while I regard the failure to sound the whistle on making the alteration to starboard as a breach of the Rule, I am unable to conclude that such failure was a cause of the collision.

The fourth submission was that the *Algobay* did not have on duty a deck watch that complied with the *Ships' Deck Watch Regulations* and that if such a watch had been on duty and functioning as it should have been functioning the master would have been better able to watch the movements of the *Cielo Bianco* and would not have made his alterations to starboard. This raised an issue which the learned Trial Judge mentioned early in his reasons when relating the particulars of negligence alleged against the *Algobay*, but which he did not discuss.

The *Ships' Deck Watch Regulations* as I understand them required that the *Algobay* have on duty a deck watch, of which the master could not be a member, consisting of a person in charge of the deck watch, an additional person and a person qualified in the use of a radio-telephone. By definition the deck watch means that part of a ship's complement that is required for the purpose of attending to the navigation and security of the ship. Included in the duties relating to the navigation of the ship are those defined in Rules 5 and 7 of the *Collision Regulations* respecting look-out and risk of collision.

The personnel who could be regarded as the deck watch of the *Algobay* at the material time consisted of the first mate and the seaman who was with him in the anchor windlass compartment

ainsi avisés à la fois qu'un navire se dirigeait vers le leur en suivant le cap de l'*Algobay* et que ce navire venait sur tribord. Un tel signal aurait très bien pu suffire à permettre au *Cielo Bianco* d'éviter l'abordage. Mais, pour avoir un tel effet, ce signal, s'il avait été donné, aurait dû être entendu; or, comme environ un mille séparait les deux navires à ce moment-là et comme le sifflet de l'*Algobay*, utilisé ultérieurement lorsque les navires étaient beaucoup plus proches l'un de l'autre, n'avait pas été entendu par le *Cielo Bianco*, il semble que selon la prépondérance des probabilités, le sifflet n'aurait pas été entendu. En conséquence, bien que je sois d'avis que le défaut de signaler la venue du navire sur tribord au moyen du sifflet constitue un manquement à la règle, je suis incapable de conclure qu'un tel défaut a été une des causes de l'abordage.

La quatrième prétention voulait que l'*Algobay* n'ait pas maintenu un quart en service à la passerelle conformément au *Règlement sur les quarts à la passerelle des navires* et que, si un tel quart avait été en service et avait exécuté ses fonctions correctement, le capitaine aurait été mieux en mesure de surveiller les déplacements du *Cielo Bianco* et n'aurait pas effectué ses changements de cap sur tribord. Cette prétention a soulevé une question dont le juge de première instance a parlé au début de ses motifs en exposant le détail des allégations de négligence visant l'*Algobay* mais dont il n'a pas discuté par la suite.

Le *Règlement sur les quarts à la passerelle des navires*, tel que je le comprends, exigeait que soit de service à la passerelle de l'*Algobay* un quart ne comprenant pas le capitaine mais formé d'une personne responsable du quart à la passerelle, d'une autre personne ainsi que d'une personne qualifiée pour utiliser un radiotéléphone. Par définition, le quart à la passerelle désigne la partie de l'effectif d'un navire qui est nécessaire pour assurer sa navigation et sa sécurité. Les obligations reliées à la navigation d'un navire comprennent celles qui se trouvent définies aux Règles 5 et 7 du *Règlement sur les abordages*, qui visent la veille et le risque d'abordage.

Les membres de l'équipage qui pouvaient être considérés comme formant le quart à la passerelle de l'*Algobay* au cours de la période pertinente étaient le premier officier ainsi que l'homme

under the forecastle and possibly the helmsman who, with the master, was in the wheel-house. In my view, the watch so organized did not comply with the Regulations. The officer of the watch, stationed as he had been by the master in the anchor windlass compartment, was not in fact in charge of the watch. He was at most in charge of the seaman who was with him in the anchor windlass compartment. In no way was he, as officer of the watch, in charge of the helmsman or what he was doing. Moreover, the master, who had qualification in the use of radio-telephones, was not subject to that officer's control and in any event could not be considered a member of the watch so as to fulfill that requirement.

More importantly, neither the officer of the watch nor any other member of the watch was in a position to carry out the duties imposed by Rules 5 and 7 of the *Collision Regulations* to keep a proper look-out and to determine if risk of collision existed as indeed, as matters turned out, it did.

However, the failure to have on duty a deck watch that complied with the *Ships' Deck Watch Regulations* would not in itself give rise to liability unless it were shown to have been a cause of the collision. In the present situation the result, as I see it, was that the whole responsibility for the navigation of the ship including that of observing the Rules fell on the master alone, unassisted by any of his crew who might have been assigned to watch and report the developing situation either visually or by radar. He alone had to make the calculations, using the chart and radar, to lay out his 135° course and later his 145° course. He alone had to keep the look-out for the *Cielo Bianco* and for any other ships in the bay. He alone had to operate the engines and the whistle. He alone had to make the attempt to contact the *Cielo Bianco* by radio-telephone. He alone had continuously to observe and appreciate the developing situation and determine what action was required. And when the situation ultimately became critical, if not indeed much earlier, he had far too much to

d'équipage qui se trouvait avec lui dans le compartiment du guindeau sous le gaillard et, peut être, l'homme de barre qui, avec le capitaine, se trouvait dans l'abri de navigation. À mon avis, ainsi organisé, le quart à la passerelle ne respectait pas les exigences posées par le Règlement. L'officier faisant partie du quart, posté par le capitaine dans le compartiment du guindeau, n'était pas effectivement responsable du quart à la passerelle. Il était tout au plus responsable de l'homme d'équipage qui se trouvait avec lui dans le compartiment du guindeau. D'aucune façon était-il, en qualité d'officier membre du quart, responsable de l'homme à la barre ou des actions de ce dernier. De plus, le capitaine, qui était qualifié pour utiliser un radiotéléphone, n'était pas assujéti au contrôle de cet officier et, de toute façon, ne pouvait être considéré comme un membre du quart de façon à respecter cette exigence.

Plus important encore, ni l'officier du quart ni un autre membre de celui-ci n'était en mesure de remplir les obligations imposées par les Règles 5 et 7 du *Règlement sur les abordages*, c'est-à-dire d'assurer une veille convenable et de déterminer s'il existait un risque d'abordage—risque qui s'est finalement réalisé.

Toutefois, le défaut de mettre à la passerelle un quart conforme au *Règlement sur les quarts à la passerelle des navires* n'engendrerait pas en soi la responsabilité d'un navire, sauf s'il était établi qu'il était une cause de l'abordage. En l'espèce, cette inobservance, à mon point de vue, a rendu le capitaine seul responsable de la navigation du navire, y compris de l'obligation de respecter les règles, sans l'aide des hommes d'équipage qui auraient pu être affectés au quart et faire part de la situation au fur et à mesure des constatations que leur aurait permises leur veille visuelle ou leur utilisation du radar. Il a dû effectuer seul, en utilisant la carte et le radar, les calculs nécessaires à la détermination de son cap de 135° et, plus tard, de son cap de 145°. Il a dû seul assurer la veille destinée à éviter l'abordage avec le *Cielo Bianco* et avec tous les autres navires se trouvant dans la baie. Il a dû seul manœuvrer les machines et actionner le sifflet, et seul encore, tenter d'établir un contact par radiotéléphone avec le *Cielo Bianco*. Il était toujours seul à observer de façon

do. Speaking of his whistle signal to the first mate, he said:

Q. And you indicated that the Mate called you when you made that whistle.

A. He called.

Q. What was it that he called you on?

A. He called me on the walkie-talkie.

HIS LORDSHIP: I don't, I don't understand why you made a call, you put a call on the whistle. That you did not intend, you did not inform the, you did not intend that call to inform the other ship of anything, you just intended to call your Mate. You had a walkie-talkie and he had a walkie-talkie, I don't understand why you didn't simply get him on the walkie-talkie.

A. Well, at that stage there was no time. I had the engine to look after, I had the starboard alteration, I had to call to the other ship. It was at, at the period of time when I had no, no time to reach for the walkie-talkie. All I wanted to get was his attention—to this day I can't even say if I wanted to ask him to get out there, if I wanted to ask him to stand by anchors, I can't say at this stage exactly what my intentions were for him.

Despite this, however, I do not think that the evidence establishes, and it would thus be speculative to conclude, that the presence of a look-out in addition to the master himself, either on the bridge or elsewhere on the ship, would have enabled the master to be informed earlier than he himself detected that the *Cielo Bianco's* masthead lights were closing. Accordingly, I do not think that the failure to have on duty a deck watch that complied with the *Ships' Deck Watch Regulations* can itself be regarded as a cause of the collision. It may, however, be noted that the look-out that Captain Carlsen was able to keep was not as constant as it could have been since he did not see the red and green lights of the *Cielo Bianco* in the interval when both would have been visible nor did he recollect ever seeing the *Cielo Bianco's* green light.

continue et à apprécier l'évolution de la situation et seul à déterminer les mesures qui s'imposaient. Et, ultimement, lorsque la situation est devenue critique, sinon beaucoup plus tôt, il s'est trouvé débordé. Au sujet du signal qu'il a donné par sifflet au premier officier, le capitaine de l'*Algo-bay* a dit:

[TRADUCTION]

Q. Et vous avez indiqué que l'officier vous a appelé lorsque vous avez actionné le sifflet.

R. Il a appelé.

Q. Quel appareil a-t-il utilisé pour vous appeler?

R. Il a utilisé le walkie-talkie.

LE JUGE: Je ne . . . je ne comprends pas pourquoi vous avez effectué un appel . . . vous avez effectué cet appel au moyen du sifflet. Je ne comprends pas que vous n'avez pas eu l'intention . . . que vous n'avez pas informé le . . . vous n'avez pas effectué cet appel dans le but de communiquer quelque information à l'autre navire, vous entendiez seulement appeler votre officier. Vous aviez un walkie-talkie et il en avait un aussi, et je ne comprends pas pourquoi vous ne l'avez pas simplement rejoint à l'aide de cet appareil.

R. Éh bien, à ce stade, je n'en n'avais plus le temps. Je devais manœuvrer les machines, m'occuper du changement de cap sur tribord, appeler l'autre navire. À ce moment-là, je n'avais pas . . . pas le temps d'étendre le bras pour prendre le walkie-talkie. Je voulais seulement attirer son attention—à ce jour, je ne saurais même pas dire si je voulais lui demander de s'enlever de là, si je voulais lui demander de demeurer près des ancras . . . je ne saurais dire exactement ce que je voulais de lui à ce stade.

Malgré cela, toutefois, je ne crois pas que la preuve établisse qu'une veille supplémentaire assurée par d'autres personnes que le capitaine lui-même, postées sur le pont ou ailleurs, aurait permis au capitaine d'être informé de la fermeture des feux de tête de mât du *Cielo Bianco* avant le moment où il l'a lui-même constaté. Une telle conclusion serait fondée sur des conjectures. En conséquence, je ne crois pas que le défaut de maintenir en service à la passerelle un quart satisfaisant aux conditions posées par le *Règlement sur les quarts à la passerelle des navires* puisse, en soi, être considéré comme une des causes de l'abordage. L'on peut toutefois noter que la veille que le capitaine Carlsen a pu assurer n'était pas aussi constante qu'elle aurait pu l'être puisqu'il n'a pas vu les feux rouge et vert du *Cielo Bianco* au cours de l'intervalle pendant lequel ils auraient été tous les deux visibles, et il ne s'est pas rappelé avoir vu le feu vert du *Cielo Bianco*.

But the issue of fault does not end there. The argument, which extended over some seven days, included submissions that the master of the *Algobay* should have perceived earlier than he did that there was risk of collision and should have taken action earlier to avoid it and that it was his alterations to starboard which brought the ships into collision.

As previously mentioned, at the time when the *Algobay* came on her course of 135°, the course of the *Cielo Bianco* diverged by some 28° from that of the *Algobay*. From the *Algobay* the masthead lights of the *Cielo Bianco* were seen to be well open. In the period of some eight minutes thereafter until the alteration to 145° was made, the angle of divergence was reduced to the point where the masthead lights of the *Cielo Bianco* were nearly in line. As to this, Captain Carlsen's evidence in chief was:

A. As I proceeded out on the 135 CIELO BIANCO was still heading inbound and on the 135 I saw him as if he was starting to fall off.

HIS LORDSHIP: Oh, excuse me, fall off you mean coming back?

A. Yes.

Q. Coming back towards your course?

A. Towards me.

Q. Yes.

A. Which did not initially do anything different to the meeting situation because his bearing was still getting larger as I was proceeding out he was drawing further aft and the bearing was getting larger all the time.

Q. Yes, I understand.

A. When he got close to being in line he had fallen off I looked in the radar and I altered the course over to be .5 off Pointe . . .

M^{re}. HYNDMAN: I didn't hear that.

THE WITNESS: I altered the course over to be .5 off Pointe à la Marmite which gave me a course of 145.

HIS LORDSHIP: You mean .5 to be half (½) a mile off?

A. That is correct.

Q. Altered it to .5 off Pointe à la Marmite. That is when you saw him—when did you do that, did you say?

La question de savoir si une faute a été commise n'est cependant pas tranchée pour autant. Au cours de la plaidoirie, qui a duré presque sept jours, on a prétendu que le capitaine de l'*Algobay* aurait dû constater l'existence d'un risque d'abordage et prendre des mesures visant à l'éviter plus tôt qu'il ne l'a fait, et on a soutenu que l'abordage avait été causé par sa venue sur tribord.

Ainsi que nous l'avons déjà mentionné, au moment où l'*Algobay* s'est présenté en suivant son cap de 135°, le cap du *Cielo Bianco* divergeait de celui de l'*Algobay* par environ 28°. Vus de l'*Algobay*, les feux de tête de mât du *Cielo Bianco* semblaient bien ouverts. Durant la période d'environ huit minutes qui s'est écoulée entre ce moment et celui du changement de cap pour le porter à 145°, l'angle de cette divergence a été réduit au point que les feux de tête de mât du *Cielo Bianco* pouvaient presque être vus l'un par l'autre. Relativement à cette question, le capitaine Carlsen, en interrogatoire principal, fait la déposition suivante:

[TRADUCTION]

R. Alors que je suivais le cap de 135°, le *Cielo Bianco* faisait toujours route vers l'intérieur de la baie, et, sur le cap de 135°, je l'ai vu commencer à arriver.

LE JUGE: Excusez-moi. Par «arriver», vous voulez dire revenir?

R. Oui.

Q. Revenir en direction de votre route?

R. Dans ma direction.

Q. Oui.

R. Ce qui, initialement, ne modifiait aucunement la rencontre des navires puisque son relèvement continuait de s'amplifier pendant que je me dirigeais vers l'extérieur de la baie; l'arrière du navire se rapprochait et son relèvement devenait de plus en plus important.

Q. Oui, je comprends.

R. Lorsque j'ai presque pu voir ses feux de mât l'un par l'autre, il était arrivé et, après avoir vérifié le radar, j'ai changé la route de mon navire pour passer à .5 de Pointe . . .

M^{re} HYNDMAN: Je n'ai pas entendu cela.

LE TÉMOIN: J'ai changé de cap pour passer à .5 de Pointe à la Marmite, portant mon cap à 145°.

LE JUGE: Lorsque vous dites .5, vous voulez parler d'une distance de un demi (½) mille?

R. C'est exact.

Q. Vous avez donc porté votre cap pour passer à .5 de Pointe à la Marmite. C'est alors que vous l'avez vu—quand avez-vous dit avoir fait cela?

A. Well, I believe it was at the time, if I remember correctly, it was at the time he was getting close to his range like [lights] getting closer to being in line.

The learned Trial Judge has found that the actions taken by the master of the *Algobay* as soon as and from the time he realized that a dangerous situation had arisen were correct. I see no reason to disagree with that view. At that point there was an emergency situation. But that does not resolve the question whether Captain Carlsen should have realized earlier that there was a risk of collision and taken action to avoid it. The learned Trial Judge also found that the *Algobay's* alteration of course from 135° to 145° was made to avoid a close-passing situation at a time when her master "had not anticipated nor had he any reason to anticipate that the *Cielo Bianco* would be turning further to port and that immediate danger of collision would therefore arise". As a finding of fact I do not disagree with the view that the master had not anticipated that the *Cielo Bianco* would be turning further to port. But Captain Carlsen had no indication from the *Cielo Bianco* as to what she was doing other than that she was in a continuing turn to port and the finding that he had no reason to anticipate that the *Cielo Bianco* would be turning further to port is based, as I read the reasons, not on the information Captain Carlsen had at the time but on the view of the learned Trial Judge which he expressed in the passage I have already cited from his reasons and in an earlier passage as well when he said:

... even if the *Algobay* had actually been aware of the intention of the *Cielo Bianco* to proceed to Pointe Noire, as long as the lights of the *Cielo Bianco* were open to the *Algobay*, having regard to the distance between the ships at that time, and even when they began to close and up to the time when they began to open to port, the *Algobay* would still be entitled to assume that the *Cielo Bianco* would allow it to pass and would turn to port around its stern. [Emphasis added.]

That the master of the *Algobay* in fact relied on such assumptions is apparent from his evidence. He described what he saw initially of the masthead lights of the *Cielo Bianco* as "when he was coming

R. Éh bien, je crois que c'était au moment ... si je me souviens bien ... au moment où ses feux s'approchaient de plus en plus du point où l'on pourrait les voir l'un par l'autre.

a Le juge de première instance a conclu que les mesures prises par le capitaine de l'*Algobay* dès qu'il s'était rendu compte qu'une situation dangereuse se présentait étaient appropriées. Je ne vois pas pourquoi je serais en désaccord avec cette
 b opinion. À ce stade, il existait une situation d'urgence. Cette conclusion ne tranche cependant pas la question de savoir si le capitaine Carlsen aurait dû constater plus tôt qu'il ne l'a fait le risque d'abordage et prendre les mesures permettant de
 c l'éviter. Le juge de première instance a également conclu que le changement de route par lequel l'*Algobay* était passé d'un cap de 135° à un cap de 145° avait été effectué pour éviter de passer trop
 d près de l'autre navire à un moment où son capitaine «n'avait pas prévu, ni n'avait aucune raison de prévoir ... que le *Cielo Bianco* virerait plus loin sur bâbord et qu'il se produirait un danger immédiat d'abordage». L'appréciation suivant laquelle le capitaine n'avait pas prévu que le *Cielo Bianco*
 e virerait plus loin sur bâbord m'apparaît une conclusion de fait valable. Cependant, outre le fait que le *Cielo Bianco* continuait de virer sur bâbord, le capitaine Carlsen n'avait reçu de ce navire aucune indication concernant la manœuvre qu'il effectuait, et la conclusion voulant qu'il n'eût aucune
 f raison de prévoir que le *Cielo Bianco* virerait davantage sur bâbord ne s'appuie point, selon mon interprétation des motifs du jugement, sur les renseignements dont disposait le capitaine Carlsen à
 g ce moment-là mais sur l'opinion suivante du juge de première instance, énoncée dans l'extrait de ses motifs que j'ai déjà cité ainsi que dans un passage antérieur, que je cite à présent:

h ... même si l'*Algobay* avait effectivement été informé de l'intention du *Cielo Bianco* d'avancer vers Pointe Noire, tant que les feux du *Cielo Bianco* demeuraient ouverts pour l'*Algobay*, compte tenu de la distance entre les navires à ce moment-là et même lorsqu'ils ont commencé à se fermer jusqu'au moment où ils ont commencé à s'ouvrir sur bâbord,
 i l'*Algobay* pouvait encore présumer à bon droit que le *Cielo Bianco* lui permettrait de le dépasser et virerait sur bâbord autour de son arrière. [Les soulignements sont ajoutés.]

Il ressort de façon évidente du témoignage du capitaine de l'*Algobay* qu'il se fondait effectivement sur de telles conclusions. Il a décrit la manière dont lui sont initialement apparus les feux

in they were well open", he considered the situation to be one of ships passing and that it would be a normal port-to-port meeting situation unless the *Cielo Bianco*, by radio-telephone, sought agreement with him to pass starboard-to-starboard. He said in answer to a question on cross-examination:

A. I presume what I should be assuming is that he gave an order of port wheel and put the ship half a head down, now I know it today. But there was no point at the time during that incident that I could visualise that the man ordered a port wheel and half a head in his telegraph, and particularly not when the ship was drawing aft on me. It was impossible for me to visualise the man doing that. I feel that, in that position, I had the right to assume that being one ship in front of the other, that surely I could have the right to assume that the man could look at my ship as I could look at his; and I would appear in exactly the same fashion as what I saw him appear.

The result was that relying on such assumption and on the fact that the bearing of the *Cielo Bianco* appeared to be increasing Captain Carlsen, even while observing while on his 135° course that the lights of the *Cielo Bianco* had begun to close and continued to close to the point where they were almost in line, took no action to ascertain what in fact the *Cielo Bianco* was doing until, some time after altering to 145°, on seeing the lights open the *Cielo Bianco*'s starboard side, he attempted to call her on the radio-telephone. By that time, however, there was nothing he could effectively do to avoid the *Cielo Bianco*. He did what he could to minimize the collision and in light of the Trial Judge's findings he is not to be faulted for the actions he took. But it seems clear that had he not relied on his assumptions as to what the *Cielo Bianco* was doing or would do he would and should have been alerted by her continuing change of direction toward his course that something different from a normal port-to-port passing could be and was in fact developing. At any point in that period the risk might have disappeared had the *Cielo Bianco* steadied on her course but while Captain Carlsen may have hoped and expected that that would happen he had nothing but his assumption on which to base the action he took in continuing at increasing speed on his

de tête de mât du *Cielo Bianco* en disant que [TRADUCTION] «au moment où il entrait, ils étaient bien ouverts»; il considérait que les navires faisaient des routes directement opposées et qu'ils se rencontreraient simplement sur bâbord à moins que le *Cielo Bianco*, par radiotéléphone, ne cherche à obtenir que les navires passent tribord sur tribord. En réponse à une question posée en contre-interrogatoire, il a dit:

b [TRADUCTION]

R. Je crois que je devrais supposer qu'il a donné le commandement de tourner vers la gauche et a réglé les machines à demi-régime . . . je sais cela à présent. Lors de l'incident, cependant, à aucun moment m'a-t-il été possible de concevoir que cet homme avait donné le commandement de tourner à gauche et de régler les machines à demi-régime dans son transmetteur, en particulier au moment où l'arrière du navire s'avancait sur moi. Il m'était impossible de concevoir que cet homme effectuât une telle manœuvre. Il me semble que, dans ces circonstances, j'étais en droit de conclure que, les navires se trouvant l'un devant l'autre, je pouvais certainement présumer que cet homme pouvait voir mon navire aussi bien que je pouvais voir le sien et que je lui apparaîtrais exactement de la même façon qu'il m'apparaissait lui-même.

En conséquence, se fondant sur cette conclusion et sur le fait que le relèvement du *Cielo Bianco* semblait prendre de l'ampleur, le capitaine Carlsen, tout en observant alors qu'il suivait son cap de 135° que les feux du *Cielo Bianco* avaient commencé à se fermer et continuaient à se fermer au point où il les a presque vus l'un par l'autre, n'a pris aucune mesure pour vérifier quelle manœuvre effectuait effectivement le *Cielo Bianco* jusqu'à ce que, quelque temps après avoir adopté un cap de 145°, voyant que les feux s'ouvraient et montraient le côté tribord du *Cielo Bianco*, il ait tenté de le rejoindre par radiotéléphone. À ce stade, toutefois, il ne pouvait réellement rien faire pour éviter le *Cielo Bianco*. Il a fait ce qu'il pouvait pour atténuer l'abordage et, en regard des conclusions du juge de première instance, il ne doit pas être blâmé pour les mesures qu'il a prises. Il semble cependant évident que, s'il ne s'était fié aux conclusions qu'il avait tirées sur les manœuvres que le *Cielo Bianco* était en train d'effectuer ou effectuerait, il aurait constaté et aurait dû constater par le changement de cap continu qui orientait ce navire vers le sien qu'il était en train de se produire une situation différente du passage habituel sur bâbord. Le risque d'abordage aurait pu disparaître à tout moment au cours de cette période si le *Cielo Bianco* s'était fixé sur sa route, mais le capitaine

135° course and then on his 145° course while the direction of the *Cielo Bianco*, as indicated by her falling off, was changing toward her path by some 25 to 28 degrees.

With respect, and indeed with hesitation as well because of the fact that the learned Trial Judge had the assistance of two experienced assessors, I am of the opinion that the learned Trial Judge in the passages I have cited from his reasons has expressed and relied on a wrong rule in judging the actions of the master of the *Algobay*. There may have been every temptation for a master in his situation to assume that those in charge of an approaching ship had seen his ship and would act in accordance with good seamanship and the Regulations. It may indeed have been inconceivable to Captain Carlsen that in the circumstances a ship of the proportions of the *Cielo Bianco* would not have a proper look-out, would not have detected the presence of the *Algobay*, would not keep her course but would turn to port across the *Algobay*'s path.

But the *Collision Regulations*, as I read them, do not allow a master to rely on such assumptions.

The Regulations are entitled "Regulations for the Prevention of Collisions". They provide in section 4 that:

4. The owner, master or person in charge of a vessel shall ensure that the vessel complies with the Rules set out in Schedule I and the provisions of Schedules II to VII. [Emphasis added.]

Schedule I is entitled "*International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972*" and by section 3 they apply to every Canadian and foreign vessel in the waters where the collision occurred.

These Rules came into effect on July 15, 1977 [SOR/77-579]. They differ materially from the earlier Rules which they replaced and should be regarded as a new code. Jurisprudence developed on the earlier Rules must therefore be regarded

Carlsen, bien qu'il ait pu espérer et anticiper ce dénouement, n'a pu se fonder que sur une telle conclusion pour décider de continuer à suivre un cap de 135° à une vitesse croissante et, ensuite, d'adopter un cap de 145° tandis que le *Cielo Bianco*, comme l'indiquait son arrivée, effectuait un changement de cap de l'ordre de 25 à 28 degrés pour se diriger sur la route de l'*Algobay*.

Avec déférence et, certes, avec également une certaine hésitation, puisque le juge de première instance a bénéficié des conseils de deux assesseurs expérimentés, je suis d'avis que le juge de première instance, dans les passages de ses motifs que j'ai cités, a énoncé un principe erroné sur lequel il s'est fondé dans son appréciation des actions posées par le capitaine de l'*Algobay*. Un capitaine se trouvant dans la situation du capitaine de l'*Algobay* pouvait être fortement tenté de tenir pour acquis que les responsables d'un navire qui s'approchait avaient vu son navire et agiraient conformément aux bons usages maritimes ainsi qu'au Règlement. Le capitaine Carlsen a certes pu trouver inconcevable que, dans les circonstances, un navire du tonnage du *Cielo Bianco* n'assurerait pas une veille appropriée, ne détecterait pas la présence de l'*Algobay* et au lieu de maintenir son cap, virerait sur bâbord pour croiser la route de l'*Algobay*.

Mais le *Règlement sur les abordages*, selon mon interprétation, n'autorise pas les capitaines à se fonder sur de telles conclusions.

Ce Règlement s'intitule «Règlement pour prévenir les abordages». À l'article 4, il porte:

4. Le propriétaire, capitaine ou responsable du bâtiment doit s'assurer que le bâtiment est conforme aux Règles de l'annexe I et aux dispositions des annexes II à VII. [Le soulignement est ajouté.]

L'annexe I de ce Règlement a pour titre «Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer», et son article 3 le rend applicable à tous les bâtiments canadiens ou étrangers naviguant dans les eaux dans lesquelles est survenu l'abordage.

Ces règles sont entrées en vigueur le 15 juillet 1977 [DORS/77-579]. Elles diffèrent sensiblement des règles qu'elles ont remplacées et doivent être considérées comme un nouveau code. La jurisprudence élaborée en fonction des règles antérieures

with caution as the effect of the new Rules renders at least some of it obsolete. See *Bank of England v. Vagliano Brothers*.⁹ This is so particularly in relation to when risk of collision is to be deemed to exist.

Under the heading "Steering and Sailing Rules", Rules 5, 7 and 8 provide:

RULE 5

Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

RULE 7

Risk of Collision

- (a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.
- (b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.
- (c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.
- (d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:
- (i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change,
 - (ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

RULE 8

Action to avoid Collision

- (a) Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.
- (b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large

doit donc être considérée avec prudence puisque l'entrée en vigueur des nouvelles règles a eu pour effet de rendre périmée au moins une partie de ces jugements. Voir *Bank of England v. Vagliano Brothers*.⁹ Sont particulièrement touchées les décisions ayant trait aux circonstances dans lesquelles on doit présumer l'existence d'un risque d'abordage.

Les Règles 5, 7 et 8, qui figurent sous le titre «Règles de barre et de route», portent:

RÈGLE 5

Veille

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

RÈGLE 7

Risque d'abordage

- (a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.
- (b) S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au «plotting» radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.
- (c) On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.
- (d) L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes:
- (i) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable;
 - (ii) un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

RÈGLE 8

Manœuvre pour éviter les abordages

- (a) Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.
- (b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le

⁹ [1891] A.C. 107 (H.L.), at pp. 144-145.

⁹ [1891] A.C. 107 (H.L.), aux p. 144 et 145.

enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.

- (c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation. *a*
- (d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear. *b*
- (e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion. *c*

Rule 5 of these Rules is new. Earlier Rules had not purported to set a standard for the look-out to be kept by a vessel beyond saying that nothing in the Rules should exonerate any vessel from the consequences of neglect to keep a "proper" look-out. See Rule 29 of the 1965 Rules, P.C. 1965-1552 [SOR/65-395]. Rule 2 of the present Rules covers some of the subject-matter of Rule 29 of the 1965 Rules but no longer refers to look-out.

Rule 7 is also substantially new. Indeed the only portion of it that was in the earlier Rules is subparagraph (i) of paragraph (d).

Except for paragraph (a), Rule 8 is also new. In particular, Rule 8(e) is new in requiring any vessel—not merely any vessel that is required to keep out of the way of another—to slacken speed or take all way off "if necessary to . . . allow more time to assess the situation". This may be compared with former Rule 23 which imposed the duty only on a vessel directed by the Rules to keep out of the way of another.

These Rules, as I read them, reflect the development of mechanical and electrical devices with which both large and small modern ships are equipped in aid of safe navigation. The Rules require not only that a look-out be kept as required by Rule 5 so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision but also that

permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.

- c*) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.
- d*) Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.
- e*) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

La Règle 5 est de droit nouveau. Les règles antérieures ne prétendaient pas établir une norme concernant la veille que devaient assurer les navires; elles se contentaient simplement de dire que rien dans les règles en question ne devait dégager la responsabilité d'un navire qui n'avait pas assuré une veille «appropriée». Voir la Règle 29 des Règles de 1965, C.P. 1965-1552 [DORS/65-395]. La Règle 2 du présent Règlement traite d'une partie des questions visées à la Règle 29 des règles de 1965 mais ne mentionne plus la veille.

La Règle 7 est, elle aussi, essentiellement nouvelle. En fait, seul le sous-alinéa (i) de l'alinéa d) figurait dans les règles antérieures.

La Règle 8, sauf son alinéa a), est également de droit nouveau. L'alinéa e) de la Règle 8, en particulier, innove en exigeant de tout navire—non seulement d'un navire tenu de s'écarter de la route d'autres navires—qu'il réduise sa vitesse ou casse son erre si «cela est nécessaire . . . pour laisser plus de temps pour apprécier la situation». L'on peut comparer cette disposition avec celle de la règle antérieure, la Règle 23, qui imposait cette obligation aux seuls navires tenus d'après les Règles de s'écarter de la route d'autres navires.

Ces règles, selon mon interprétation, tiennent compte du développement d'instruments mécaniques et électriques dont sont équipés les navires modernes de grand et de petit tonnage, et qui contribuent à la sécurité de la navigation. Le Règlement, à la Règle 5, exige non seulement que l'on assure une veille de manière à permettre une

all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions be taken to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk is to be deemed to exist and the ship must act accordingly. For this purpose proper use is to be made of radar equipment and assumptions are not to be made on the basis of scanty information.

Here, at the time the lights of the *Cielo Bianco* were seen to be closing and throughout the period of about eight minutes before he altered to 145° and thereafter until the *Cielo Bianco's* lights came in line and then opened her starboard side, Captain Carlsen did not know where she was going. He did not know why her lights were closing. He did not know her speed. He had not had the slightest indication that his ship had been seen by the *Cielo Bianco* and no use was being made of the *Algobay's* radar to determine precisely what the *Cielo Bianco* was doing or how fast she was moving so as to obtain early warning of risk of collision. In short, his information was scanty. And though Captain Carlsen knew her direction was changing so as to bring her course closer to his and he also knew she was a large ship, he continued to rely, contrary to Rule 7(d)(ii), on the mere fact that her bearing was increasing. In my view, in the circumstances as described by Captain Carlsen, it was incumbent on him from soon after the lights of the *Cielo Bianco* began to close and thus to indicate a change in her direction, that is to say, while the *Algobay* was on her 135° course and much earlier than her alteration to 145°, to assume or deem that risk of collision existed, as in fact it did, and since he could not at his speed and in confined waters take on his own the sort of positive action to avoid collision contemplated by Rules 8(b) and 8(c), it was incumbent on him to act as required by Rule 8(e) to slacken his speed and, if necessary, to take all the way off his ship until, by radio-telephone or otherwise, the intention of the *Cielo Bianco* could be ascertained and the risk of collision obviated.

pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage mais encore que tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et aux conditions existantes soient utilisés afin de déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe et le navire doit agir en conséquence. À cette fin, on doit utiliser l'équipement radar de façon appropriée et éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants.

En l'espèce, au moment où il a vu les feux du *Cielo Bianco* se fermer, comme au cours de la période d'environ huit minutes qui a précédé son adoption d'un cap de 145° et par la suite jusqu'à ce que les feux du *Cielo Bianco* soient devenus visibles l'un par l'autre, puis se soient ouverts pour découvrir le flanc tribord de ce navire, le capitaine Carlsen ne savait pas quelles étaient les manœuvres effectuées par le *Cielo Bianco*. Il ne savait pas pourquoi ses feux se fermaient. Il ne connaissait pas sa vitesse. Absolument rien ne lui indiquait que son navire avait été vu par le *Cielo Bianco* et personne n'utilisait le radar de l'*Algobay* afin de préciser quelle était la manœuvre effectuée par le *Cielo Bianco* ou la vitesse à laquelle ce navire se déplaçait de façon à déceler à l'avance le risque d'abordage. Bref, ses renseignements étaient insuffisants. Et bien que le capitaine Carlsen sût que le cap du *Cielo Bianco* était en train de changer de façon à rapprocher ce navire du sien, et qu'il sût également qu'il s'agissait d'un navire à fort tonnage, il a continué, contrairement aux prescriptions de la Règle 7d)(ii), à se fonder uniquement sur l'accroissement du relèvement du *Cielo Bianco*. À mon avis, le capitaine Carlsen, dans la situation qu'il a décrite, était tenu, peu après que les feux du *Cielo Bianco* ont commencé à se fermer, et donc à indiquer que celui-ci changeait de cap, c'est-à-dire alors que l'*Algobay* suivait son cap de 135° et bien avant qu'il n'adopte un cap de 145°, de présumer ou de considérer qu'il existait un risque d'abordage, comme c'était effectivement le cas, et, comme il ne pouvait, à cause de sa vitesse et parce qu'il naviguait dans des eaux fermées, entreprendre seul une manœuvre du genre de celles qui sont envisagées par les Règles 8b) et 8c), il était tenu d'agir conformément à la Règle 8e) en réduisant sa vitesse et, si nécessaire, en cassant l'erre de son navire jusqu'à ce que, par radiotéléphone ou autrement, il puisse vérifier les intentions du *Cielo Bianco* et faire disparaître le risque d'abordage.

I am accordingly of the opinion that the *Algobay* cannot be absolved of fault in causing the collision. In the critical period while she was on her 135° course from the time when the masthead lights of the *Cielo Bianco* were seen to be closing her look-out was not up to the standard required by Rule 5 as "all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions" were not being used so as to make a full appraisal of the risk of collision. The radar was not being constantly attended and used to plot or ascertain the *Cielo Bianco*'s course and her speed. The radio-telephone was not used as, in compliance with Rule 7(a), it ought to have been used to contact the *Cielo Bianco* to ascertain what her intentions were and whether there was risk of collision. As previously indicated, she proceeded on assumptions based on scanty information. She disregarded the counsel of Rule 7(d)(ii) that, where a large ship is involved, risk of collision may exist despite an appreciable bearing change. She should have deemed risk of collision to exist shortly after observing that the masthead lights of the *Cielo Bianco* were closing and should have acted much earlier than she did to try to contact the *Cielo Bianco* by radio-telephone and failing contact to slacken her speed or take her way off in order to allow more time to assess the situation.

But in my view her fault was not of the same degree as that of the *Cielo Bianco*, the fault of the *Cielo Bianco* being much greater than that of the *Algobay*. I would apportion 75% of the liability for the collision to the *Cielo Bianco* and 25% to the *Algobay*. I would vary the judgment accordingly.

Pre-judgment Interest

In dealing with this issue the learned Trial Judge noted that the parties had agreed that interest to be included in the damages should run from the date upon which expenses were incurred and from the date when revenue was lost, as the case might be. The parties had also agreed that the average "prime rate", a term that refers to the rate at which chartered banks will lend to their most

Je suis donc d'avis que l'*Algobay* ne peut être considéré comme n'ayant commis aucune faute contribuant à l'abordage. Au cours de la période décisive pendant laquelle ce navire suivait un cap de 135°, à partir du moment où on a vu les feux de tête de mât du *Cielo Bianco* se fermer, la veille assurée par l'*Algobay* n'a pas satisfait au critère établi par la Règle 5 puisque «tous les moyens disponibles . . . adaptés aux circonstances et conditions existantes» n'ont pas été utilisés de manière à permettre une pleine appréciation du risque d'abordage. Le radar n'était pas surveillé et utilisé de façon constante pour relever ou vérifier la route ainsi que la vitesse du *Cielo Bianco*. L'*Algobay* n'a pas respecté l'obligation que lui imposait la Règle 7(a) d'utiliser le radiotéléphone pour prendre contact avec le *Cielo Bianco* afin de vérifier quelles étaient ses intentions et de déterminer s'il existait un risque d'abordage. Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, l'*Algobay* s'est fondé sur des conclusions tirées de renseignements insuffisants. Il n'a pas tenu compte de la considération énoncée à la Règle 7(d)(ii) selon laquelle, lorsque l'on s'approche d'un grand navire, un risque d'abordage peut exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement. Il aurait dû considérer qu'un risque d'abordage existait peu après avoir observé que les feux de tête de mât du *Cielo Bianco* se fermaient, et il aurait dû prendre des mesures beaucoup plus tôt qu'il ne l'a fait pour communiquer avec le *Cielo Bianco* par radiotéléphone, et, à défaut d'entrer en communication avec ce navire, réduire sa vitesse ou casser son erre afin de laisser plus de temps pour apprécier la situation.

Cependant, à mon avis, la faute de l'*Algobay* était beaucoup moindre que celle du *Cielo Bianco*. Je répartirais la responsabilité pour cet abordage en en imputant 75% au *Cielo Bianco* et 25% à l'*Algobay*. Je modifierais le jugement de première instance en conséquence.

Le taux des intérêts courus avant le jugement

En traitant de cette question, le juge de première instance a noté que les parties avaient convenu que l'intérêt devant être compris dans les dommages-intérêts serait calculé à partir de la date à laquelle les dépenses avaient été engagées et de la date à laquelle les revenus avaient été perdus, selon le cas. Les parties avaient également convenu que le «taux privilégié» moyen—c'est-à-dire le taux

credit-worthy customers, as determined and published by the Bank of Canada, was 14.43% over the period between November 1978 and the conclusion of the trial in March 1984. Noting as well that the respondent had indicated it would be content with a rate between 14% and 14.43% and that in the few months since the trial interest rates had declined to some extent, the learned Trial Judge fixed the rate at 14%.

The appellants' submission was that instead of basing his conclusion on the average prime rate, the learned Trial Judge should have fixed a rate equivalent to the rate of interest paid each month on monies deposited in Court. In support of this position counsel relied on the decision of this Court in *Davie Shipbuilding Limited v. The Queen*¹⁰ where, in the absence of other material on which to found a conclusion, the Court adopted a rate of interest based on that paid on monies in Court.

The learned Trial Judge, after reviewing the principle on which pre-judgment interest is included in the damages awarded in admiralty cases, cited four respects in which the case before him differed from that in the *Davie Shipbuilding* case and reached the conclusion that, on the evidence before him and the circumstances of the case, the average of the prime bank rates would be the fairest measure to apply.

That the rate of interest to be included is a matter for the exercise of discretion by the trial judge is well settled and I see no reason to think that the Trial Judge erred in any respect in fixing the rate at 14% from the times as agreed by the parties to the date of his judgment, November 22, 1984. Accordingly, I would affirm that conclusion.

However, as the result of the judgment of the learned Trial Judge was to deny recovery of any damages on the appellants' counterclaim, he had no occasion to deal with the rate of interest that

auquel les banques à charte prêtent aux emprunteurs ayant les meilleurs cotes de crédit—déterminé et publié par la Banque du Canada était de 14,43 % pour la période allant de novembre 1978 à la conclusion du procès en mars 1984. Notant également que l'intimée avait déclaré acceptable un taux se situant entre 14 et 14,43 %, et que les taux d'intérêt avaient baissé dans une certaine mesure au cours des quelques mois ayant suivi l'instruction, le juge a fixé ce taux à 14 %.

Les appelants ont prétendu que le juge de première instance, au lieu de fonder sa conclusion sur le taux privilégié moyen, aurait dû fixer un taux équivalent à celui de l'intérêt payé mensuellement sur les argents consignés à la Cour. L'avocat des appelants appuie cette prétention sur la décision rendue par cette Cour dans l'affaire *Davie Shipbuilding Limited c. La Reine*¹⁰, dans laquelle, en l'absence d'autres éléments sur lesquels appuyer sa conclusion, la Cour a adopté un taux d'intérêt fondé sur le taux payé sur l'argent consigné à la Cour.

Le juge de première instance, après avoir examiné le principe selon lequel, dans les litiges de droit maritime, il est considéré que l'intérêt couru avant jugement fait partie des dommages-intérêts adjugés, a établi quatre distinctions entre le litige qui lui était soumis et l'affaire *Davie Shipbuilding*, pour conclure que, selon la preuve et les circonstances de l'espèce, le taux d'intérêt le plus équitable serait la moyenne des taux d'intérêts privilégiés.

Il est bien établi que la question du taux des intérêts devant faire partie de la somme adjugée doit être tranchée par le juge de première instance dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, et rien ne m'incite à penser que le juge de première instance se soit trompé de quelque manière en fixant à 14 % le taux des intérêts relatifs à la période s'étendant du moment convenu par les parties au 22 novembre 1984, date de son jugement. En conséquence, je confirmerais cette conclusion.

Toutefois, comme le juge de première instance n'a accordé aucuns des dommages-intérêts réclamés par les appelants dans leur demande reconventionnelle, il n'a pas eu l'occasion de traiter du taux

¹⁰ [1984] 1 F.C. 461.

¹⁰ [1984] 1 C.F. 461.

should be included in any such damages after the date of his judgment and specifically up to the time when such damages might be held to be recoverable in this Court. He did have occasion to fix the rate of post-judgment interest which, on the basis of the information at hand, he set at 14%. It is common knowledge, however, that interest rates have fallen dramatically in the meantime, a trend which the learned Trial Judge noted in fixing 14% rather than the average prime rate of 14.43%.

Information provided by the Registry, as set out in the Appendix to these reasons, shows that in the period from November 1978 to October 1984 the monthly rate of interest earned by money in Court rose, with some oscillations, from 9.24% in November 1978 to 18.77% in August 1981, fell to 8.21% in May 1983 and thereafter rose again to 10.64% in October 1984. The average of these monthly rates over this period was 11.44%, that is to say, 2.56% less than the 14% fixed by the learned Trial Judge for the same period.

In the period since then, that is to say from November 1984 to February 1987, the average rate of interest earned by money in Court has been 8.34%. Assuming that the average prime rate in the same period has been higher than this rate and that the difference has been approximately the same as in the earlier period, I think it would be fair to fix the rate of pre-judgment interest in the period from November 1984 to February 1987 at 10.50%. The appellants will accordingly be entitled to include in their damages on the counterclaim simple interest thereon at 14% *per annum* from the time when expenses were incurred or losses of revenue were sustained to November 22, 1984, and at the rate of 10.50% *per annum* from that date to the date of this judgment.

des intérêts devant faire partie de tels dommages-intérêts à compter de la date de son jugement jusqu'au moment précis où cette Cour aurait décidé de leur adjudication. Ayant eu à établir le taux des intérêts courus après le jugement, il l'a fixé à 14 % en se fondant sur les renseignements dont il disposait. Toutefois, comme tout le monde sait, les taux d'intérêt ont chuté considérablement entre temps, une tendance que le juge de première instance avait observée lorsqu'il fixa le taux des intérêts à 14 % bien que le taux privilégié moyen s'élevât à 14,43 %.

Les renseignements fournis par le greffe, qui figurent dans l'appendice annexé aux présents motifs, révèlent que, au cours de la période s'étendant de novembre 1978 à octobre 1984, le taux mensuel d'intérêt de l'argent consigné à la Cour s'est élevé, avec quelques oscillations, de 9,24 % en novembre 1978 à 18,77 % en août 1981, a chuté pour atteindre 8,21 % en mai 1983 et a ensuite recommencé à monter, pour se situer à 10,64 % en octobre 1984. La moyenne de ces taux mensuels au cours de cette période était de 11,44 %, c'est-à-dire inférieure de 2,56 % au taux de 14 % fixé par le juge de première instance pour cette même période.

Au cours de la période qui a suivi, c'est-à-dire de novembre 1984 à février 1987, le taux d'intérêt moyen de l'argent consigné à la Cour a été de 8,34 %. Tenant pour acquis que le taux privilégié moyen de cette même période a été supérieur à celui que nous venons de mentionner et que la différence entre ces deux taux a été à peu près la même que celle qui a prévalu au cours de la période antérieure, je crois qu'il serait équitable de fixer à 10,50 % le taux des intérêts courus avant le jugement au cours de la période s'étendant de novembre 1984 à février 1987. Les appelants auront donc le droit d'inclure dans les dommages-intérêts qui leur sont adjugés relativement à leur demande reconventionnelle des intérêts simples au taux de 14 % par année sur ces dommages-intérêts pour la période s'étendant du moment où les dépenses ou les pertes de revenu ont été subies jusqu'au 22 novembre 1984, et au taux de 10,50 % par année pour la période s'étendant de cette date à celle du présent jugement.

Post-judgment Interest

That brings me to the question of post-judgment interest which the learned Trial Judge, on the basis of the average prime rates over the period of some five and one-half years previous to the trial, fixed at 14%. That of course involved an element of forecast of what interest rates were likely to be in the months ahead. In fact, as matters have turned out, interest rates have been substantially lower than 14% in the meantime.

That a court of appeal will interfere with a trial judgment based to some extent on a forecast which has not been borne out by subsequent events seems to be well established. See *Mercer et al. v. Sijan et al.*¹¹; *McCann v. Sheppard*¹²; *Curwen v. James*¹³; and *Murphy v. Stone Wallwork (Charlton) Ltd.*¹⁴ These are all cases on damage awards but the principle is a broad one. It was applied by the House of Lords in *Attorney-General v. Birmingham, Tame and Rea District Drainage Board*¹⁵ in confirming the dissolution by the Court of Appeal of a perpetual injunction granted at trial. In my opinion, it is broad enough to apply to a rate of post-judgment interest fixed to some extent on the basis of a forecast which, by the time an appeal is heard, turns out to be wrong. I am also of the opinion that the authority of this Court under subparagraph 52(b)(i) of the *Federal Court Act* [R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10] to give the judgment that the Trial Division should have given is broad enough to authorize the Court to give the judgment which in its opinion is the appropriate judgment to be given on the situation as it appears at the time of the hearing of the appeal.

We were informed that, in order to stop the accrual of further interest at 14%, the Trial Division judgment was in fact paid on September 6, 1985. In the nine-month interval, the average monthly rate of interest earned on monies in Court

¹¹ (1977), 14 O.R. (2d) 12 (C.A.).

¹² [1973] 2 All ER 881 (C.A.).

¹³ [1963] 2 All E.R. 619 (C.A.).

¹⁴ [1969] 2 All E.R. 949 (H.L.).

¹⁵ [1912] A.C. 788 (H.L.), at p. 801.

Les intérêts courus après le jugement

Ceci m'amène à traiter de la question de l'intérêt couru après le jugement, intérêt que le juge de première instance a fixé à 14 % en se fondant sur les taux privilégiés moyens de la période s'étendant à peu près sur les cinq années et demie qui ont précédé le procès. Cette décision comportait évidemment une certaine supputation du niveau probable des taux d'intérêt au cours des mois à venir. En fait, les taux d'intérêt se sont situés à un niveau sensiblement inférieur à 14 % dans l'intervalle.

Il semble bien établi qu'une cour d'appel peut modifier un jugement de première instance fondé, dans une certaine mesure, sur une prévision qui ne s'est pas réalisée. Voir *Mercer et al. v. Sijan et al.*¹¹; *McCann v. Sheppard*¹²; *Curwen v. James*¹³; et *Murphy v. Stone Wallwork (Charlton) Ltd.*¹⁴. Ces affaires concernent toutes des montants adjugés à titre de dommages-intérêts, mais le principe en jeu est d'application large. La Chambre des lords l'a appliqué dans l'arrêt *Attorney-General v. Birmingham, Tame and Rea District Drainage Board*¹⁵, une décision dans laquelle elle a confirmé un jugement de la Cour d'appel annulant une injonction permanente prononcée lors du procès. Selon mon opinion, ce principe est assez large pour être applicable au taux afférent à l'intérêt couru après jugement qui, dans une certaine mesure, a été fixé sur le fondement d'une prévision dont le caractère erroné est établi au moment où l'appel est entendu. Je suis également d'avis que le pouvoir de rendre le jugement que la Division de première instance aurait dû rendre qui est conféré à cette Cour par le sous-alinéa 52b)(i) de la *Loi sur la Cour fédérale* [S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10] est assez large pour autoriser la Cour à rendre le jugement qu'elle considère approprié à la situation qui prévaut au moment de l'audition de l'appel.

On nous a informés que les appelants, afin de mettre fin à l'accumulation des intérêts au taux de 14 %, ont, en fait, payé le 6 septembre 1985 les dommages-intérêts adjugés par la Division de première instance. Au cours des neuf mois qui ont

¹¹ (1977), 14 O.R. (2d) 12 (C.A.).

¹² [1973] 2 All ER 881 (C.A.).

¹³ [1963] 2 All E.R. 619 (C.A.).

¹⁴ [1969] 2 All E.R. 949 (C.A.).

¹⁵ [1912] A.C. 788 (H.L.), à la p. 801.

was 8.93%. In the interval from September 1985 to February 1987, it was 8%. While adding 2.56% would yield higher rates, having regard to the rate of 10.50% which I have calculated should be included in the damages to be assessed on the appellants' counterclaim from November 22, 1984 to the date of this judgment, and on the basis of facts relating to the decline in interest rates since the judgment of November 1984 not known by the learned Trial Judge, it would, I think, be fair to both parties to fix the rate of post-judgment interest at the same 10.50% from November 22, 1984 and I would vary the judgment accordingly.

In the result, I would allow the appeal with costs and

(1) vary the judgment so as to adjudge the *Algobay* in fault for the collision to the extent of 25%, and the *Cielo Bianco* in fault to the extent of 75%;

(2) vary the judgment so as to adjudge the respondent entitled to recover 75% of its damages and 75% of its costs of the action and the appellants entitled to recover 25% of their damages and 25% of their costs of the action and that the said amounts be set off and judgment entered for the difference in favour of the party entitled to it;

(3) vary the rate of post-judgment interest to be paid by the appellants on the judgment of November 22, 1984, as varied by paragraph (2), to 10.50% *per annum*;

(4) fix the rate of interest to be included in the damages recoverable by the appellants at 14% *per annum* from the time when expenses were incurred and losses of revenues were sustained to November 22, 1984, and at 10.50% *per annum* from that date to the date of judgment herein;

précédé ce paiement, le taux mensuel moyen de l'intérêt payé sur l'argent consigné à la Cour a été de 8,93 %. Entre septembre 1985 et février 1987, ce taux a été de 8 %. L'addition de 2,56 % conférerait certes des taux supérieurs à ceux que je propose; cependant, comme j'ai apprécié à 10,50 % le taux de l'intérêt compris dans les dommages-intérêts qui seront accordés aux appelants relativement à leur demande reconventionnelle, qui courra du 22 novembre 1984 à la date du présent jugement, et vu les faits se rapportant à la baisse des taux d'intérêt survenue depuis que le jugement a été prononcé en novembre 1984, faits qui n'étaient pas connus du juge de première instance, j'estime qu'il serait équitable pour les deux parties en l'espèce que le taux de l'intérêt couru après le jugement, c'est-à-dire à partir du 22 novembre 1984, soit, lui aussi, fixé à 10,50 %, et je modifierais le jugement en conséquence.

J'accueillerais donc l'appel avec dépens et

(1) je modifierais le jugement en décidant que l'*Algobay* est responsable de l'abordage dans une proportion de 25 % et que le *Cielo Bianco* en est responsable à 75 %;

(2) je modifierais le jugement en décidant que l'intimée a le droit de recouvrer 75 % de ses dommages-intérêts ainsi que 75 % des dépens qu'elle a subis dans l'action, que les appelants ont le droit de recouvrer 25 % de leurs dommages-intérêts ainsi que 25 % des dépens qu'ils ont subis dans l'action, qu'une compensation s'opérera entre lesdits montants et qu'un jugement sera inscrit pour la différence entre ces montants en faveur de la partie qui y aura droit;

(3) je modifierais le taux de l'intérêt dû par les appelants relativement à la période subséquente au jugement du 22 novembre 1984, auquel seraient apportées les modifications prévues au paragraphe (2), en le portant à 10,50 % par année;

(4) je fixerais le taux de l'intérêt devant être compris dans les dommages-intérêts recouvrables par les appelants à 14 % par année pour la période s'étendant du moment où les dépenses et les pertes de revenu ont été subies jusqu'au 22 novembre 1984, et à 10,50 % par année pour la période s'étendant de ladite date à la date du jugement en l'espèce;

(5) fix the rate of interest to be paid on the judgment to be entered for the difference referred to in paragraph (2) at 10.50% *per annum*.

PRATTE J.: I agree.

MACGUIGAN J.: I agree.

(5) je fixerais à 10,50 % par année le taux de l'intérêt à être payé sur le montant adjugé dans le jugement qui sera inscrit pour la différence mentionnée au paragraphe (2).

" LE JUGE PRATTE: Je souscris à ces motifs.

LE JUGE MACGUIGAN: Je souscris à ces motifs.

APPENDIX

STATISTICAL DATA

Interest Rate on Security Deposits (P.C. 1970-300)

	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>	<u>1987</u>
January		9.70	12.19	15.14	13.02	8.58	8.76	8.56	9.02	6.93
February		9.71	12.19	15.18	13.09	8.46	8.78	9.51	10.40	
March		9.80	12.91	14.97	13.35	8.29	9.20	9.97	9.44	
April		9.76	14.18	15.13	13.56	8.29	9.51	8.93	8.32	
May		9.75	11.76	16.52	13.57	8.21	10.14	8.60	7.57	
June		9.74	9.77	16.95	14.45	8.32	10.48	8.42	7.74	
July		9.84	9.10	17.34	14.24	8.32	11.53	8.25	7.46	
August		10.19	9.16	18.77	12.97	8.41	10.99	8.12	7.50	
September		10.41	9.57	17.81	11.93	8.34	10.87	8.06	7.49	
October		11.40	10.41	16.58	10.60	8.30	10.64	7.72	7.49	
November	9.24	12.25	11.46	14.28	9.65	8.38	9.83	7.85	7.45	
December	9.37	12.27	14.52	13.33	9.23	8.72	9.12	8.17	7.39	

APPENDICE

DONNÉES STATISTIQUES

Taux de l'intérêt payé sur les dépôts de garantie (C.P. 1970-300)

	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>	<u>1987</u>
Janvier		9,70	12,19	15,14	13,02	8,58	8,76	8,56	9,02	6,93
Février		9,71	12,19	15,18	13,09	8,46	8,78	9,51	10,40	
Mars		9,80	12,91	14,97	13,35	8,29	9,20	9,97	9,44	
Avril		9,76	14,18	15,13	13,56	8,29	9,51	8,93	8,32	
Mai		9,75	11,76	16,52	13,57	8,21	10,14	8,60	7,57	
Juin		9,74	9,77	16,95	14,45	8,32	10,48	8,42	7,74	
Juillet		9,84	9,10	17,34	14,24	8,32	11,53	8,25	7,46	
Août		10,19	9,16	18,77	12,97	8,41	10,99	8,12	7,50	
Septembre		10,41	9,57	17,81	11,93	8,34	10,87	8,06	7,49	
Octobre		11,40	10,41	16,58	10,60	8,30	10,64	7,72	7,49	
Novembre	9,24	12,25	11,46	14,28	9,65	8,38	9,83	7,85	7,45	
Décembre	9,37	12,27	14,52	13,33	9,23	8,72	9,12	8,17	7,39	