

## QUEBEC ADMIRALTY DISTRICT.

THE BELL TELEPHONE COM- }  
 PANY OF CANADA, (LIMITED), } PLAINTIFFS;

1897  
 ~~~~~  
 Aug. 3.  
 ———

AND

THE BRIGANTINE "RAPID," HER CARGO AND  
 FREIGHT.

*Trespass—Interference with submarine cable—Notice—Damages.*

By the regulation passed by the Quebec Harbour Commissioners in 1895 and subsequently approved by the Governor in Council and duly published, the Commissioners prohibited vessels from casting anchor within a certain defined space of the waters of the harbour. Some time after this regulation had been made and published, the Commissioners entered into a contract with the plaintiffs whereby the latter were empowered to lay their telephone cable along the bed of that part of the harbour where vessels had been so prohibited from casting anchor. No marks or signs had been placed in the harbour to indicate where the cable was laid. The defendant vessel, in ignorance of the fact that the cable was there, entered upon the prohibited space, and cast anchor. Her anchor caught in the cable, and in the effort to disengage it the cable was broken.

*Held*, that she was liable in damages therefor.

THIS was an action for damages arising from an interference with a submarine cable in the harbour of Quebec.

The facts of the case are stated in the reasons for judgment.

The case was tried before Mr. Justice Routhier, Local Judge for the Quebec Admiralty District, on the 30th day of July, 1897.

*C. A. Pentland*, Q.C., for the plaintiffs: The part of the harbour where the interference occurred being set off by law as a place where ships might not cast

1897  
 THE BELL  
 TELEPHONE  
 COMPANY  
 OF CANADA  
 v.  
 THE  
 BRIGANTINE  
 RAPID.  
 —  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 —

anchor, the defendant vessel was a trespasser and became, *ipso facto*, liable for any damage she might do. He cited *The Clara Killam* (1); *The Submarine Telegraph Company v. Dickson* (2); *The Czar* (3).

*A. H. Cook* and *C. E. Dorion*, for the ship, contended that the negligence of the plaintiffs in not giving notice that their cable was placed at this particular place contributed to the accident. Moreover, as laid, the cable constituted an interference with navigation. They cited *Submarine Telegraph Co. v. Dickson* (4).

ROUTHIER, L. J., now (August 3rd, 1897) delivered judgment.

L'action est *in rem*, au montant de \$5,000, pour dommages causés au câble sous-marin de la compagnie demanderesse, lequel, posé dans le St-Laurent entre Québec et Lévis, a été brisé et considérablement endommagé le 30 juin dernier par le *Rapid*, défendeur.

La défense à cette action admet que l'ancre du vaisseau *Rapid* s'est accrochée dans le câble sous-marin de la demanderesse, mais nie lui avoir fait aucun dommage; et elle allègue de plus :

Que la demanderesse avait bien le droit de poser son câble dans le St-Laurent, mais sans nuire à la navigation et aux droits des navires de vaquer dans le port de Québec;

Qu'aucun avis et qu'aucune marque n'indiquaient l'endroit où se trouvait placé dans le port de Québec le câble de la demanderesse;

Que le défendeur n'a commis aucune faute, ni négligence, et que c'est la demanderesse qui est en faute pour avoir posé son câble dans le port sans indiquer l'endroit où il est;

(1) L. R. 3 A. & E. 161.

(3) 3 Cook's Ad. R. 11.

(2) 15 C. B. (N. S.) at p. 775.

(4) 33 L. J. (N. S.), C. P. 139.

Et le défendeur réclame lui-même des dommages pour arrêt du navire et de sa cargaison.

La demanderesse réplique : Qu'en vertu d'un contrat avec les Commissaires du Havre du 9 juillet 1896, elle a posé son câble dans un certain espace du fleuve où il est défendu aux vaisseaux de jeter l'ancre, par un règlement des Commissaires, passé en 1895, approuvé par le Gouverneur en Conseil, le 2 mars 1896, et publié dans la *Gazette Officielle* et dans d'autres journaux.

Telle est la contestation liée entre les parties.

Voici maintenant quels sont les faits prouvés :

1. Le règlement allégué par la demanderesse et son contrat avec les Commissaires du Havre sont produits, et ils établissent qu'il est défendu aux navires de jeter l'ancre dans un espace du port de Québec, y décrit et mesurant 400 verges, et que la compagnie demanderesse a été autorisée à poser son câble dans cet espace du port ;

2. Que de fait le câble a été posé à l'endroit convenu, et s'y trouvait le 30 juin ;

3. Que ce jour-là le *Rapid*, par *gaucherie* de son *pilote*, a été ancré dans l'espace prohibé et que son ancre s'est accrochée dans le câble de la demanderesse. Il importe peu que l'ancre se soit ainsi accrochée dans le câble, parce que le vaisseau a dérivé et traîné son ancre, ou parce que l'équipage voulant changer de mouillage a retiré la chaîne de façon à laisser traîner l'ancre sur le lit du fleuve. Ce qui est sûr, c'est que le vaisseau s'est trouvé mouillé dans l'espace prohibé, et que la marée l'ayant fait monter et descendre le cours du fleuve, le câble s'est trouvé enroulé à double tour sur l'ancre.

4. Que pour décrocher l'ancre et dégager le câble les employés du *Rapid* ont dû les soulever tous les deux jusqu'à la surface de l'eau, au moyen d'un treuil à vapeur (steam-winch) avec une force telle que les

1897  
 THE BELL  
 TELEPHONE  
 COMPANY  
 OF CANADA  
 v.  
 THE  
 BRIGANTINE  
 RAPID.  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

1897  
 THE BELL  
 TELEPHONE  
 COMPANY  
 OF CANADA  
 v.  
 THE  
 BRIGANTINE  
 RAPID.  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

chaines et autres attaches du câble au quai Richelieu ont été arrachées, que le câble lui-même a été brisé et endommagé en plusieurs endroits, et que son extrémité a été entraînée au fond du fleuve ;

5. Que les employés de la demanderesse ont été obligés de relever ensuite le câble pour le réparer et le tendre de nouveau, à grands frais ; que ce câble a par là même perdu de sa valeur, et que la demanderesse en a souffert des dommages et des pertes, dont il restera à fixer le montant si le *Rapid* doit être tenu responsable.

C'est sur cette question de responsabilité que cette cour est maintenant appelée à se prononcer.

Précisons d'abord deux points de droits débattus par l'avocat de la demanderesse et que les avocats du défendeur ne paraissent pas contester. En premier lieu les Commissaires du Havre ont tous les pouvoirs que possédait autrefois *La Maison de la Trinité* (Trinity House) et notamment celui de faire des règlements qui obligent les navires relativement à l'usage et à la jouissance du port de Québec.

En second lieu, le pilotage compulsoire ayant été aboli, les pilotes sont aujourd'hui des agents des propriétaires de navires et ceux-ci sont en conséquence responsables des actes de leurs pilotes.

La vraie question légale à résoudre en cette cause est celle-ci :

Le pilote du *Rapid* ne connaissant pas l'endroit précis où gisait le câble de la demanderesse sur le lit du fleuve, et la demanderesse n'ayant indiqué cet endroit par aucune marque, ni aucun avis, le *Rapid* est-il responsable du dommage qu'il a causé au câble ?

L'avocat de la demanderesse a soutenu l'affirmative et a cité les précédents suivants : *The Clara Killam* (1) ;

(1) 3 L. R. A. & E. pp. 161-165.

*The Submarine Telegraph Co. v. Dickson* (1); *The Czar* (2).

1897

THE BELL  
TELEPHONE  
COMPANY  
OF CANADA

v.  
THE  
BRIGANTINE  
RAPID.

Reasons  
for  
Judgment.

Mais ces précédents n'ont qu'une application assez éloignée à la présente cause, et le second est aussi invoqué par les avocats de la défense.

Il a été seulement décidé dans ces causes :

1. Que la compagnie de Télégraphe avait, de son côté, le droit de poser son câble où il était ;
2. Que d'un autre côté, le navire avait le droit de mouiller où il l'avait fait ;

3. Que par conséquent toute la question était de savoir si les employés du navire avaient apporté les soins et l'habileté ordinaires pour dégager leur ancre sans endommager le câble télégraphique. Les juges décidèrent qu'il y avait eu négligence, ou faute, de leur part et condamnèrent le navire.

Dans la cause du *Czar*, les employés du navire avaient vu le câble, avaient été avertis, et c'était par négligence qu'ils l'avaient brisé en n'amarrant pas solidement leur vaisseau.

Comme on le voit, la cause qui m'est soumise diffère matériellement de celles qu'on a citées, et c'est sous un aspect différent que je l'envisage.

Il est en matière de responsabilité un principe que je crois incontestable et fondamental : c'est que tout homme est responsable des conséquences de sa faute et des dommages qu'elle a occasionnés, lors même qu'il n'aurait pas voulu ni prévu ces conséquences et ces dommages.

Citons deux exemples :

Je jette un objet lourd dans la cour de mon voisin. Je ne sais pas qu'il y a là quelqu'un ; j'y ai même regardé et je n'ai vu personne. Cependant quelqu'un s'est trouvé là ; l'objet est tombé sur lui et l'a blessé ou tué. Je suis responsable.

(1) 15 C. B. 775-776.

(2) 3 Cook's Adm. R. p. 11.

1897  
 THE BELL  
 TELEPHONE  
 COMPANY  
 OF CANADA  
 v.  
 THE  
 BRIGANTINE  
 RAPID.  
 —  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 —

Je passe sur un pont réservé aux piétons seuls avec une voiture lourdement chargée ; le pont s'écroule et blesse ou tue un pêcheur qui pêchait dessous sans contrevvenir à aucune loi, ni à aucun règlement. Je suis responsable.

Dans ces cas, je n'ai ni vu, ni prévu, ni voulu les conséquences de mes actes à l'égard des victimes. Pourquoi suis-je responsable ? Parce que mes actes étaient illicites, et que ceux de mes victimes ne l'étaient pas.

C'est la doctrine du droit commun reconnue par tous les auteurs, et applicable à toutes les causes basées sur le principe de la responsabilité en matière civile, commerciale ou maritime.

S'il en était besoin, je citerais les auteurs suivants dont je résume quelques passages :

20 Laurent, No 384—" Il faut, pour qu'il y ait responsabilité, non seulement un *fait dommageable*, mais une *faute*, quelque légère qu'elle soit."

20 Laurent, No. 401—" La *faute* existe du moment que le fait dommageable est *illicite*. *Id.* 402. Il est illicite s'il est en violation d'une *loi*, ou (*id.* 403) d'un simple règlement administratif.

1 Sourdat (1) ; Dalloz, vbo. responsabilité :

No. 86.—" Les *faits non permis par la loi* qui causent du dommage sans que celui à qui ils sont imputables ait agi avec intention de nuire, et sans que la loi pénale leur ait appliqué une sanction, sont des quasi-délits. Ils supposent une *faute*, une *négligence*, une *imprudence*."

Dès lors, il y a lieu a responsabilité et réparation.

Faisons maintenant l'application de ces principes à la présente cause et nous en viendrons à la conclusion que l'action de la demanderesse est bien fondée.

(1) Respons. Nos 412-414-419.

En mouillant dans l'espace prohibé du port de Québec, le *Rapid* a commis un *fait dommageable* à la demanderesse et *illicite*. Ce fait le rendait même passible d'une pénalité.

De son côté, la demanderesse n'a commis aucune telle faute. Elle n'a transgressé ni loi, ni règlement administratif. Elle a posé son câble où elle avait le droit de le poser. Rien ne l'obligeait à en donner avis, ni à en marquer l'endroit. Et si l'on prétend que c'était pour elle une mesure de prudence, elle peut répondre : " J'ai usé de la prudence ordinaire en posant mon câble dans cet espace du fleuve où il est défendu aux navires de mouiller, et j'avais droit de compter que cette défense serait respectée. J'étais justifiable de ne pas redouter les ancres des navires dans un endroit où la loi leur défend de jeter l'ancre."

La conclusion qui s'impose est que le *Rapid* et sa cargaison doivent être tenus responsables des dommages causés à la demanderesse, et condamnés à les payer après qu'ils auront été établis en la manière ordinaire, que l'action doit en conséquence être maintenue, et la contre-réclamation du défendeur renvoyée, le tout avec dépens contre ce dernier.

*Judgment accordingly.*

Solicitors for the plaintiffs: *Caron, Pentland & Stuart.*

Solicitors for the ship: *Miller & Dorion.*

1897  
 THE BELL  
 TELEPHONE  
 COMPANY  
 OF CANADA  
 v.  
 THE  
 BRIGANTINE  
 RAPID.  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———