

Marjorie Hexter Stein, for herself and as the widow of Charles Simmon Stein, deceased, and as a co-executor of the estate of the said deceased, and Maurice Schwarz and William I. Stein, co-executors of the said estate (*Plaintiffs*)

v.

The Ships *Kathy K* (also known as *Storm Point*), and *S.N. No. 1*, Egmont Towing & Sorting Ltd., Shields Navigation Ltd., Leonard David Helsing and James Iverson (*Defendants*)

Trial Division, Heald J.—Vancouver, B.C., April 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 and 12; Ottawa, May 2, 1972.

Maritime law—Limitation of liability of owner—Ship collision—Insufficient crew—No whistle control—Knowledge of owner's president and manager—Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 647.

Stein was drowned as a result of a collision between his sailboat and an unmanned barge in tow of a tug in English Bay, Vancouver. The tug and barge were owned by the Egmont Towing Co. and operated by Shields Navigation Ltd.; Mr. Shields was president and manager of both companies. In an action brought by Stein's widow for damages, the Court found the crews of both tug and sailboat to be negligent and apportioned fault 75% to the tug and 25% to the sailboat. The two defendant companies counterclaimed to limit their liability under section 647 of the *Canada Shipping Act* on the ground that the collision occurred without the actual fault or privity of the tug's owner. The Court found that the owner was negligent in permitting the tug to sail with fewer than the minimal crew of three and without a whistle control, and that his negligence contributed to the accident.

Held, the two defendant companies were not entitled to limit their liability.

ACTION and counter-claim.

J. Cunningham and *P. Bernard* for plaintiffs.

D. Brander Smith and *J. A. Hargrave* for defendants.

HEALD J.—This is an action under Part XVII of the *Canada Shipping Act* (R.S.C. 1970, c. S-9) brought on behalf of the widow and children of Charles Simmon Stein, deceased, who was killed as a result of a collision between a

Marjorie Hexter Stein, en son nom ainsi qu'en qualité de veuve de feu Charles Simmon Stein et de co-exécutrice de la succession de ce dernier, Maurice Schwarz et William I. Stein, co-exécuteurs de ladite succession (*Demandeurs*)

c.

Les navires *Kathy K* (connu également sous le nom de *Storm Point*) et *S.N. N°1*, l'Egmont Towing & Sorting Ltd., la Shields Navigation Ltd., Leonard David Helsing et James Iverson (*Défendeurs*)

Division de première instance, le juge Heald—Vancouver (C.-B.), les 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12 avril; Ottawa, le 2 mai 1972.

Droit maritime—Limitation de la responsabilité du propriétaire—Abordage de navires—Équipage insuffisant—Aucune commande de sifflet—Le président directeur général de la compagnie propriétaire connaissait ces faits—Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 647.

M. Stein s'est noyé à la suite de l'abordage de son voilier et d'une péniche sans équipage touée par un remorqueur dans la baie English à Vancouver. La Egmont Towing Co. possédait la péniche et le remorqueur et la Shields Navigation Ltd. les gérait; M. Shields était président directeur général des deux compagnies. Dans l'action en dommages intentée par la veuve Stein, la Cour a établi qu'à la fois les équipages du remorqueur et du voilier avaient été négligents et a attribué 75% de la faute au remorqueur et 25% au voilier. Les deux compagnies défenderesses ont présenté une demande reconventionnelle pour limiter leur responsabilité aux termes de l'article 647 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* au motif que l'abordage s'était produit sans qu'il y ait faute ou complicité réelle du propriétaire du remorqueur. La Cour a établi que le propriétaire a été négligent en permettant au remorqueur de naviguer avec un équipage inférieur à l'équipage minimum fixé à trois membres et sans commande de sifflet et que sa négligence a contribué à l'accident.

Arrêt: les deux compagnies défenderesses n'ont pas le droit de limiter leur responsabilité.

ACTION et demande reconventionnelle.

J. Cunningham et *P. Bernard* pour les demandeurs.

D. Brander Smith et *J. A. Hargrave* pour les défendeurs.

LE JUGE HEALD—La présente action a été intentée en vertu de la Partie XVII de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (S.R.C. 1970, c. S-9), au nom de la veuve et des enfants de feu Charles Simmon Stein, tué lors d'un abor-

sailboat and the unmanned barge *S.N. No. 1* in tow of the tug *Storm Point* on June 27, 1970, in the waters of English Bay, Vancouver.

The defendant Helsing was acting as master of the tug and he had with him a deckhand, James Iverson, who has died since the collision as a result of injuries received in an automobile accident in November of 1970.

The action as against Iverson has been discontinued.

The sailboat was a 5-0-5 sailboat (16½ feet in length) and at all material times, Ross Stein, the son of the deceased was skipper and the deceased was crew.

At all material times, both the tug and barge were owned by the defendant Egmont Towing and Sorting Ltd. and operated by the defendant Shields Navigation Ltd.

Counsel for all parties agreed at the trial that the trial evidence be restricted to the issues as to (1) liability for the collision and (2) as to whether the defendants are entitled to limit liability under the *Canada Shipping Act*. Counsel also agreed that it should be left for a subsequent hearing to (1) assess the damages to which the plaintiffs are entitled and, if a decree limiting liability is granted, (2) to decide the equivalent value in Canadian funds of a "gold franc" as defined in the *Canada Shipping Act*.

The collision occurred at approximately 3.35 (15.35) hours on a Saturday afternoon in conditions of clear visibility and light variable winds. The sun was shining and the atmosphere was clear. Defendant's preliminary act stipulated visibility of about 10 miles.

The tidal condition is described as ebbing with little tidal force, being about one hour after high water. Captain Helsing described the condition as follows: "There was lots of water in English Bay at that time".

dage entre un voilier et la péniche sans équipage *S.N. N° 1* que le remorqueur *Storm Point* tirait le 27 juin 1970, dans les eaux de la baie English à Vancouver.

Le défendeur, M. Helsing, agissait en qualité de capitaine du remorqueur et était assisté par un matelot de pont, James Iverson, qui, depuis l'abordage, est mort des blessures subies dans un accident d'automobile en novembre 1970.

La poursuite contre Iverson a été abandonnée.

Le voilier était un 5-0-5 de 16½ pieds de long et, à toutes les époques en cause, le fils du défunt, M. Ross Stein, en était le patron tandis que le défunt agissait comme homme d'équipage.

A toutes les époques en cause, le remorqueur et la péniche appartenaient à la défenderesse Egmont Towing and Sorting Ltd. et étaient exploités par la défenderesse Shields Navigation Ltd.

Les avocats de toutes les parties ont accepté à l'instruction de limiter la preuve aux questions portant sur (1) la responsabilité de l'abordage et (2) le point de savoir si les défendeurs ont le droit de limiter leur responsabilité en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Les avocats sont également convenus de reporter à une audience ultérieure (1) la question de l'évaluation des dommages-intérêts auxquels les demandeurs ont droit et, s'il est rendu une décision limitant la responsabilité, (2) celle de la détermination de la valeur équivalente en monnaie canadienne du «franc or» défini dans la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

L'abordage s'est produit vers 3h35 (15h35) un samedi après-midi, alors que la visibilité était bonne et qu'il y avait de légers vents variables. Le soleil brillait et l'atmosphère était pure. Le document des défendeurs exposant les faits indique une visibilité d'environ 10 milles.

C'était le jusant et le courant était faible, car cela se passait une heure après la pleine mer. Le capitaine Helsing a décrit la situation de la façon suivante: [TRADUCTION] «Il y avait beaucoup d'eau dans la baie English à ce moment-là».

The deceased and his son, Ross Stein, had come to Vancouver from their home in Beverly Hills, California, on June 26, 1970, for the purpose of competing in an International 5-0-5 class sailboat racing competition which was to begin on June 28, 1970. Said competition was hosted by the Kitsilano Yacht Club of Vancouver and was to take place in English Bay.

On June 27, in the afternoon, the two Steins had put their 5-0-5 in the water and participated in an informal practice race organized by the Yacht Club. After said practice race, the Steins continued sailing for additional practice in English Bay and it was in the course of this sailing that the collision in question occurred.

The tug *Storm Point* had, since June 23, been some one hundred miles or so up the coast from Vancouver engaged in a cable laying operation. On June 27, it returned to Vancouver, entering False Creek with the barge *S.N. No. 1* loaded and berthing at Johnston Terminals which is located on the south side of False Creek between the Granville Street Bridge and the Cambie Street Bridge (just immediately west of the Cambie Street Bridge).

The berthing took place at 13.30 hours. The cargo was then discharged from the barge. During all of the period up coast, the master of the tug had been Captain Greenfield. During the period of unloading at Johnston Terminals, Captain Greenfield contacted the President of the defendant, Shields Navigation Ltd., Mr. Peter Shields and obtained his approval to stay ashore and to leave the tug and barge in the control of the defendant Helsing and the now deceased deckhand Iverson who were to take the tug and unloaded barge in tow back out through English Bay around Stanley Park and through the First Narrows to Bel-Aire shipyard in North Vancouver. With Helsing aboard as Captain and Iverson aboard as the only crew, the tug with the unloaded barge in tow left Johnston Terminals outbound at 15.15 hours.

The *Storm Point* was a single deck, single screw coastal tugboat of wooden construction

Le défunt et son fils, M. Ross Stein, avaient quitté leur domicile de Beverly Hills (Californie) pour arriver à Vancouver le 26 juin 1970 afin de participer aux régates internationales des 5-0-5 qui devaient commencer le 28 juin 1970. Ladite course était organisée par le Kitsilano Yacht Club de Vancouver et devait avoir lieu dans la baie English.

Le 27 juin, dans l'après-midi, les deux Stein ont mis leur 5-0-5 à l'eau et ont participé à une course d'essai non officielle organisée par le Yacht Club. Après ladite course, les Stein ont continué à faire de la voile pour mieux connaître la baie English et c'est au cours de cet exercice que la collision en question s'est produite.

Le remorqueur *Storm Point* se trouvait, depuis le 23 juin, près de la côte à quelque 100 milles au nord de Vancouver, et était engagé dans une opération de pose de câbles. Le 27 juin, il revenait à Vancouver, entrant dans le ruisseau False avec la péniche *S.N. N° 1* chargée et accostait près des entrepôts Johnston qui sont situés sur la rive sud du ruisseau False entre le pont de la rue Granville et celui de la rue Cambie (immédiatement à l'ouest de ce dernier).

Il accosta à 13h30. On déchargea alors la cargaison de la péniche. Durant toute la période où il s'est tenu près de la côte, le remorqueur eut pour capitaine M. Greenfield. Pendant le déchargement aux entrepôts Johnston, le capitaine Greenfield est entré en contact avec M. Peter Shields, président de la défenderesse Shields Navigation Ltd., et a obtenu l'autorisation de rester à terre et de laisser le remorqueur et la péniche sous le commandement du défendeur M. Helsing et de feu le matelot Iverson qui devaient prendre le remorqueur et la péniche déchargée en remorque et leur faire franchir la baie English, contourner le parc Stanley et traverser le Premier Goulet pour les emmener au chantier naval Bel-Aire à North Vancouver. Avec à son bord M. Helsing en qualité de capitaine et Iverson pour tout équipage, le remorqueur tirant la péniche déchargée a quitté les entrepôts Johnston à 15h15.

Le *Storm Point* était un remorqueur côtier, à un pont, muni d'une seule hélice, il était cons-

and was 49 feet in length. The barge *S.N. No. 1* was at all relevant times, about 80 feet long and had a width of 40 feet. The tug was approximately 15 feet wide, powered by a 300-350 h.p. engine.

The evidence establishes that when the tug and tow departed Johnston Terminals, the barge was close-hauled on the stern of the tug, that is to say, the bow of the barge was within 5 or 6 feet of the stern of the tug. This was normal practice when navigating in False Creek. The tug left Johnston Terminals and proceeded at a slow speed of approximately 3 to 4 knots.

On reaching a point slightly west of Burrard Bridge, Iverson, the deckhand, on the instructions of Captain Helsing, let out the tow-line to a distance of approximately 150 feet. This task was completed by the deckhand at a point just west of Kitsilano Spit at which time the deckhand rejoined Captain Helsing in the wheelhouse.

The evidence is that it is necessary to speed up when letting out the tow-line which Helsing did on this occasion. Helsing also gave evidence that before the tow-line was let out, his speed was about 4 knots. He also testified that from the time he passed under the "trestle bridge" (indicated on Exhibit 53 as the "Kitsilano Railway Bridge") continuing on under the Burrard Bridge and on out to the "Spit" (also marked on Exhibit 53) there was a large number of small craft in False Creek. This traffic was going in every direction. Helsing also gave evidence (question 289—examination for discovery) that shortly after passing under Burrard Bridge he observed a concentration of sailboats on his starboard bow approximately $5\frac{3}{4}$ to 7 cables away.

Helsing testified further that at the Spit, the traffic cleared considerably and that there was not much traffic on his course and that it was very clear to port thereof (question 331 of Helsing's discovery).

truit en bois et avait 49 pieds de long. La péniche *S.N. N° 1* avait, à toutes les époques en cause, environ 80 pieds de long et 40 pieds de large. Le remorqueur avait approximativement 15 pieds de large et était propulsé par un moteur de 300 à 350 h.p.

La preuve confirme que, lorsque le remorqueur et sa remorque ont quitté les entrepôts Johnston, la péniche était attachée à l'arrière du remorqueur au plus près, c'est-à-dire que l'avant de la péniche était à moins de 5 ou 6 pieds de l'arrière du remorqueur. C'était la façon normale de naviguer dans le ruisseau False. Le remorqueur a quitté les entrepôts Johnston et s'est mis en route à une vitesse réduite d'environ 3 à 4 nœuds.

En atteignant un point légèrement à l'ouest du pont Burrard, Iverson, le matelot de pont, a, sur les instructions du capitaine Helsing, laissé filer le câble de remorque sur une longueur d'environ 150 pieds. Le matelot a terminé ce travail à un endroit situé juste à l'ouest de la pointe de Kitsilano, puis il a rejoint le capitaine Helsing à la timonerie.

Selon la preuve, il est nécessaire d'augmenter la vitesse lorsqu'on laisse filer le câble de remorque, ce que M. Helsing a alors fait. M. Helsing a également apporté la preuve qu'avant le lâchage du câble de remorque, il allait à une vitesse d'environ 4 nœuds. Il a également déclaré dans sa déposition qu'entre le «pont tournant» (figurant à la pièce 53 sous le nom de «pont de chemin de fer de Kitsilano») sous lequel il est passé avant d'emprunter le pont Burrard et la «Pointe» (également indiquée à la pièce 53), il y avait un grand nombre de petits bâtiments dans le ruisseau False. Ils circulaient dans tous les sens. M. Helsing a également fourni la preuve (question n° 289 de l'interrogatoire préalable) que, peu de temps après être passé sous le pont Burrard, il a remarqué une concentration de voiliers par tribord avant à environ $5\frac{3}{4}$ ou 7 encâblures.

M. Helsing a également déclaré qu'à la pointe, le trafic était beaucoup moins dense, qu'il n'y avait pas beaucoup de circulation sur sa route et que celle-ci était très faible à bâbord (question n° 331 de l'interrogatoire de M. Helsing).

He testified that the sailboats were about 45 degrees off his starboard bow from time of sighting until the collision. He says that one of the sailboats appeared to veer off and to proceed in his general direction when it was about 4/10 mile away. When this sailboat was about 1,000 feet away off his starboard bow, he made an alteration to port of 15 degrees. This alteration was not signalled in any way.

At about this time, Helsing became concerned at the possibility of a collision whereupon he left the wheelhouse and went to the flying bridge where, he says, he had a better view of the situation. At the same time, Iverson, on Helsing's instructions also left the wheelhouse and went back to the winch to let some slack into the tow-line. Helsing's purpose in this was to make it possible for the sailboat to pass astern of the tug and between the tug and barge and make less of an obstruction in the event of a collision. Helsing also reduced speed gradually from the throttle control on the flying bridge, gradually, to prevent his tow from sheering or going out of control.

When the two Steins first sighted the tug, they were in the process of starting to take the spinnaker down. Ross Stein immediately altered course to port to pass clear down the starboard side of the tug, and having made that turn, they were confronted with the barge directly in front of them. Ross Stein, by sculling with the rudder, tried to alter further to port and bring the sailboat clear of the barge, but the barge still came on at a speed hitting the sailboat hard. The sailboat was hit by the front of the barge at a point to starboard of the centre of the front of the barge.

The collision occurred at approximately 15.35 hours. The evidence establishes that the point of collision was in an area about half-way between the Kitsilano Swimming Pool and the Second Beach Swimming Pool as same are shown on Exhibit 53. Another way of describing the approximate point of collision is to say that it is in the position where the words "White sector, red sector, green sector" occur together

Il a déclaré que les voiliers se trouvaient à environ 45 degrés par tribord avant entre le moment où il les a vus et celui de l'abordage. Il a dit que l'un des voiliers semblait dériver et filer dans la même direction générale que lui alors qu'il était à environ 4/10 de mille de lui. Lorsque ce navire a été à environ 1,000 pieds par tribord avant, il a modifié sa route de 15 degrés à bâbord. Ce changement n'a été nullement signalé.

Vers le même moment, M. Helsing s'est inquiété de l'éventualité d'un abordage, il a aussitôt quitté la timonerie et s'est rendu à la passerelle haute où, dit-il, il avait un meilleur point de vue sur la situation. Au même moment, Iverson, suivant les ordres de M. Helsing, a également quitté la timonerie et est retourné auprès du treuil pour relâcher quelque peu le câble de remorque. L'intention de M. Helsing était de permettre au voilier de passer à l'arrière du remorqueur entre celui-ci et la péniche et d'atténuer l'impact en cas d'abordage. M. Helsing a également réduit sa vitesse graduellement à l'aide de la commande des gaz installée sur la passerelle haute et il l'a fait graduellement pour empêcher sa remorque de faire des embardées ou d'échapper à son contrôle.

Lorsque les deux Stein ont vu le remorqueur pour la première fois, ils étaient en train de commencer à descendre le spinnaker. M. Ross Stein a immédiatement changé de route sur la gauche pour passer nettement à tribord du remorqueur et, après avoir effectué ce changement de direction, il s'est trouvé directement en face de la péniche. M. Ross Stein, en godillant avec le gouvernail, a essayé d'aller encore plus sur la gauche afin d'éloigner le voilier de la péniche, mais celle-ci avait encore de la vitesse et elle a frappé fort le voilier. Ce dernier a été frappé par l'avant de la péniche à un endroit situé à tribord au centre.

L'abordage s'est produit vers 15h35. La preuve établit qu'il a eu lieu à un endroit situé à mi-chemin entre la piscine de Kitsilano et la piscine Second Beach telles qu'elles figurent à la pièce 53. En d'autres termes, on peut dire que l'abordage s'est produit là où les expressions «secteur blanc, secteur rouge, secteur vert» se trouvent sur la pièce 53. Avant l'abordage, le voilier, le remorqueur et sa remorque

on Exhibit 53. Prior to the collision, the sailboat was proceeding toward that area from the waters off Second Beach and the tug and tow were proceeding from the mouth of False Creek toward that area.

I proceed now to enumerate the acts of negligence which, in my view, were causal factors in this collision.

FAULTS OF THE STORM POINT

1. Captain Helsing was negligent in letting out his tow-line too soon and was also negligent in letting out too much tow-line under the circumstances at that time (heavy sailboat congestion) and these two negligent acts contributed in large measure to the collision.

Captain Greenfield testified that the areas of False Creek and English Bay were very congested on summer weekends. Captain Helsing also acknowledged that it was not unusual on a Saturday afternoon in June to have considerable sailboat traffic. Captain Greenfield said "It can get rather hair-raising." He said further that if traffic was really congested, his practice was to keep his tow close-hauled with a slow speed of approximately 3 knots. The reason for this is that you could stop the barge if it were close-hauled at a speed of 2 or 3 knots. He said "With 150 feet out, there is no way you could stop."

There are apparently three ways of towing a barge. There is the close-haul method with about 5 to 6 feet of tow-line out between the stern of the tug and the barge. This is the method Captain Greenfield says he usually adopted and this the method Captain Helsing used when he left Johnston Terminals. There is another method used sometimes of lashing the tug alongside the barge. The third method is to let some tow-line out. The evidence establishes that most tugboats with tows switch from the first method to the third method once they are away from all congested areas and in open water.

allaient vers cet endroit, le premier venant des eaux situées au large de la Second Beach et les seconds quittant l'embouchure du ruisseau False.

Je vais maintenant énumérer les actes de négligence qui, à mon avis, ont constitué les facteurs déterminants de cet abordage.

FAUTES DU STORM POINT

1. Le capitaine Helsing a été négligent en laissant trop filer le câble de remorque et trop tôt, compte tenu des circonstances du moment (grand encombrement de voiliers); ces deux négligences ont contribué dans une large mesure à l'abordage.

Le capitaine Greenfield a déclaré dans sa déposition que les zones du ruisseau False et de la baie English étaient très encombrées l'été en fin de semaine. Le capitaine Helsing a également reconnu qu'il n'était pas rare que, le samedi après-midi en juin, il y ait un trafic considérable de voiliers. Le capitaine Greenfield a déclaré: [TRADUCTION] «Cela peut devenir assez effrayant». Il a ajouté que, lorsque la circulation était vraiment embouteillée, sa technique consistait à maintenir sa remorque au plus près et à une faible vitesse d'environ 3 nœuds. La raison de ceci, c'est qu'on peut arrêter la péniche si elle est très proche et si elle a une vitesse de 2 ou 3 nœuds. Il a déclaré: [TRADUCTION] «Avec 150 pieds de câble, il n'y a pas moyen de l'arrêter».

Il semble exister trois façons de remorquer une péniche. Il y a la méthode au plus près selon laquelle on laisse environ 5 ou 6 pieds de câble de remorque entre l'arrière du remorqueur et la péniche. C'est la méthode que le capitaine Greenfield déclare adopter généralement et c'est celle que le capitaine Helsing a utilisée en quittant les entrepôts Johnston. Il y a une autre méthode utilisée parfois qui consiste à amarrer la péniche le long du remorqueur. La troisième méthode consiste à lâcher une certaine longueur du câble de remorque. La preuve établit que la plupart des remorqueurs passent de la première méthode à la troisième une fois qu'ils ont quitté les zones encombrées et qu'ils sont au large.

However, in this case, Helsing knew there was likely to be a congestion of sailboats in English Bay, that this was the rule rather than the exception, and yet in the face of this knowledge, he ran out 150 feet of tow-line before clearing the Spit. He was asked to mark the spot on Exhibit 52 where the deckhand left the winch, indicating that the tow-line had been let out and he marked this spot as being just west of Burrard Bridge, well before the Spit. Captain Greenfield said the normal practice was to let out the 150 feet after clearing the Spit, and then only if traffic conditions warranted it.

If Captain Helsing had held off letting out his tow-line until he cleared the Spit as he should have done, he probably would have refrained from doing so altogether because by that time, he had seen the sailboat congestion off his starboard bow. The evidence is that he saw the sailboats shortly after he passed under Burrard Bridge and well before he got to the Spit.

I am also advised by the assessors that 150 feet of tow-line even after the Spit was an unreasonably long amount of tow-line at that point in English Bay, in circumstances like this where there was heavy sailboat traffic, that 40 or 50 or 60 feet would have been more reasonable. The more tow-line let out, the less control there is of the barge. With 150 feet of tow-line, Helsing increased the hazard to other traffic because of his lack of control.

2. Captain Helsing operated the tug and tow at an excessive rate of speed having regard to all the circumstances, from the time he let out the tow-line until the time of the collision.

There is some conflict in the evidence of speed. Ross Stein estimated the *Storm Point's* speed at about 6 to 8 knots. He said that he was accustomed to seeing water traffic proceeding in Los Angeles Harbor, both at 5 knots and 8 knots because said harbor has areas where that is the speed limit. On the basis of that experi-

Toutefois, en l'espèce, M. Helsing savait qu'il devait vraisemblablement y avoir un embouteillage de voiliers dans la baie English et que c'était la règle plutôt que l'exception; sachant cela, il a néanmoins laissé filer 150 pieds du câble de remorque avant de doubler la pointe. On lui a demandé d'indiquer sur la pièce 52 l'endroit où le matelot de pont avait quitté le treuil, ce qui était un indice que le câble de remorque avait été lâché, et il a désigné cet endroit comme se trouvant juste à l'ouest du pont Burrard, bien avant la pointe. Le capitaine Greenfield a déclaré que la façon d'agir normale aurait été de lâcher les 150 pieds après avoir doublé la pointe, et alors seulement, si les conditions du trafic le permettaient.

Si le capitaine Helsing s'était abstenu de lâcher le câble de remorque avant de doubler la pointe, comme il aurait dû le faire, il n'aurait probablement jamais laissé filer le câble en voyant, à ce moment-là, l'encombrement de voiliers par tribord avant. Selon la preuve, il a vu les voiliers peu de temps après être passé sous le pont Burrard et bien avant d'atteindre la pointe.

Les assesseurs m'ont également informé que 150 pieds de câble de remorque même après la pointe constituaient une longueur peu raisonnable à cet endroit de la baie English, dans des circonstances semblables, car il y avait un grand trafic de voiliers, et que 40, 50 ou 60 pieds auraient constitué une longueur plus raisonnable. Plus on lâchait le câble de remorque, moins on contrôlait la péniche. Avec un câble de remorque de 150 pieds, M. Helsing augmentait les risques pour les autres navires, puisqu'il ne pouvait plus commander la péniche.

2. Le capitaine Helsing menait le remorqueur et la remorque à une vitesse excessive, compte tenu de toutes les circonstances, entre le moment où il a lâché le câble de remorque et celui de l'abordage.

Il existe un certain désaccord à propos de la preuve concernant la vitesse. M. Ross Stein a évalué la vitesse du *Storm Point* à environ 6 ou 8 nœuds. Il était habitué, a-t-il dit, à voir le trafic maritime évoluer dans le port de Los Angeles à la fois à 5 et à 8 nœuds, parce que ce port comporte des zones où la vitesse est limi-

ence, he made the above estimate of the speed of the *Storm Point*. Helsing himself estimated the tug's speed at no more than 5 knots but this is only a rough estimate because he did not know the r.p.m.-speed ratio and he simply advanced the throttles.

Looking at all of the evidence, I have the opinion that Helsing's estimate is on the low side. He testified that before the tow-line was out, his speed was 4 knots. He also agreed that he speeded up as he was letting the tow-line out. From Johnston Terminals to the point of collision is a distance of about 1.8 miles which was traversed in twenty minutes. This represents an average speed over the entire distance of 5.4 knots. When it is considered that from Johnston Terminals out to where the tow-line was let out, the speed was from 3 to 4 knots, it is clear that from there on out, the tug had to speed up considerably to achieve an average over the full course of nearly $5\frac{1}{2}$ knots. The evidence establishes that the tug was proceeding at approximately double the speed of the sailboat from the time of first sighting to the point of collision. The sailboat's speed was established at 3 to $3\frac{1}{2}$ knots.

Looking at all of the evidence, it is my opinion that the tug was proceeding at 7 to $7\frac{1}{2}$ knots until he slowed down just prior to the collision. Helsing speeded up too soon, particularly in view of the congestion of sailboats ahead of him. I refer to Captain Greenfield's evidence that if the traffic was congested, his procedure was to keep his tow close-hauled and to proceed at 3 knots. In proceeding at 7 or $7\frac{1}{2}$ knots, in congested waters, Helsing was travelling at an excessive rate of speed which contributed to the collision through his inability to stop his tow. His rate of speed affected the speed at which the barge hit the sailboat, thus contributing to the serious results of the accident as well.

3. Captain Helsing was negligent in not making an alteration to port sooner than he did and in not making a substantially greater altera-

tée. En se fondant sur cette expérience, il a fait l'évaluation mentionnée de la vitesse du *Storm Point*. M. Helsing lui-même a estimé que la vitesse du remorqueur ne dépassait pas 5 nœuds, mais il ne s'agit là que d'une estimation approximative, car il ne connaissait pas le rapport entre la vitesse et le nombre de tours par minute, et il a simplement augmenté les gaz.

Considérant l'ensemble de la preuve, je pense que l'estimation de M. Helsing est trop faible. Il a déclaré dans sa déposition que sa vitesse était de 4 nœuds avant le lâchage du câble de remorque. Il a également reconnu qu'il a accéléré en lâchant ce câble. Entre les entrepôts Johnston et le lieu de l'abordage, il y a une distance d'environ 1.8 milles qu'il a franchie en 20 minutes. Cela représente une vitesse moyenne de 5.4 nœuds pour toute la distance. Quand on considère qu'entre les entrepôts Johnston et l'endroit où le câble de remorque a été lâché, la vitesse était de 3 à 4 nœuds, il est évident qu'entre ces deux points, le remorqueur a dû augmenter considérablement sa vitesse pour réaliser une moyenne proche de $5\frac{1}{2}$ nœuds sur tout le parcours. La preuve établit que le remorqueur allait approximativement à une vitesse deux fois plus élevée que celle du voilier entre le moment où il l'a aperçu pour la première fois et celui de l'abordage. On a fixé la vitesse du voilier de 3 à $3\frac{1}{2}$ nœuds.

Considérant l'ensemble de la preuve, je suis d'avis que le remorqueur allait à une vitesse de 7 à $7\frac{1}{2}$ nœuds jusqu'à ce qu'il ralentisse juste avant l'abordage. M. Helsing a accéléré trop tôt, compte tenu en particulier de l'encombrement de voiliers devant lui. Je cite le témoignage du capitaine Greenfield qui, lorsque la circulation était encombrée, avait pour principe de maintenir la remorque au plus près et d'aller à une vitesse de 3 nœuds. En allant à une vitesse de 7 ou de $7\frac{1}{2}$ nœuds dans des eaux encombrées, M. Helsing filait à une allure excessive qui a contribué à l'abordage puisqu'il n'a pu arrêter sa remorque. Sa vitesse a influé sur celle à laquelle la péniche a frappé le voilier, ce qui a donc contribué à la gravité de l'accident.

3. Le capitaine Helsing a été négligent en ne modifiant pas sa route à bâbord plus tôt et en n'effectuant pas un changement nettement plus

tion than he did and such negligence contributed in large measure to the accident.

Exhibit 50 shows that the position marked 1 thereon abeam of Chrystal Pool is about where Helsing says he first saw the sailboats about 5 to 7 cables away.

Position 5 marks the approximate collision point. The distance from position 1 to position 5 is about 4 cables. The marked chart of this area shows that he could have altered to port 30 degrees at position 1, that he could have altered even more as he progressed further out. The fact is that he waited until he was about 1,000 feet from the Stein sailboat to alter at all and then, he only altered 15 degrees to port. His explanation for not making a greater alteration was that he wanted to be sure that he did not alter into foul ground. I do not accept this explanation as being reasonable. He should have known from his knowledge of English Bay that a much larger alteration was feasible. If he did not know this from past experience, he should have consulted his charts which would have clearly told him that he could have altered at least 30 degrees any time after position 1. The evidence also establishes that it was clear of traffic ahead and to port (question 331, discovery). Then, he was even more negligent in not altering soon enough. He could have altered at position 1. He did not alter until position 4. The distance between position 1 and position 4 is about 2½ cables or 1,500 feet. If he had altered any time between position 1 and position 4, he could have altered 30 degrees or more and been completely clear of the sailboat with both the tug and tow. As a matter of fact, at position 4, the assessors advise me he could have altered 90 degrees to port without endangering his own vessel. His vessel was drawing a maximum depth of 7'6". It was also at the top of a high water of over 11 feet which would have allowed him further leeway. In my view, Helsing was guilty of improper navigation procedures which contributed in a very direct and substantial way to the collision. He knew the sailboats were there. They were at 45 degrees off his starboard bow from the sighting until the collision. The Stein boat remained on the same bearing as it came in toward him

important; cette négligence a contribué dans une large mesure à l'accident.

La pièce 50 révèle que c'est vers le point qui porte le n° 1 sur cette pièce et qui est situé par le travers de la piscine Chrystal que M. Helsing dit avoir vu pour la première fois les voiliers à environ 5 à 7 encâblures de lui.

Le point n° 5 indique le lieu approximatif de l'abordage. La distance entre le point n° 1 et le point n° 5 est d'environ 4 encâblures. La carte annotée de cette zone indique qu'il aurait dû changer de route vers bâbord par 30 degrés au point n° 1 et qu'il aurait même pu accentuer ce changement au fur et à mesure qu'il s'éloignait. Le fait est qu'il a attendu de se trouver à environ mille pieds du voilier des Stein pour modifier sa route, et il ne l'a alors changée que de 15 degrés sur la gauche. Selon ses explications, il n'a pas effectué un changement plus grand, car il voulait être sûr de ne pas aller vers de mauvais fonds. Je ne considère pas cette explication raisonnable. Il aurait dû savoir, d'après son expérience de la baie English, qu'un changement beaucoup plus important était réalisable. S'il n'avait pas appris cela à l'aide de son expérience passée, il aurait dû consulter ses cartes qui lui auraient clairement indiqué qu'il pouvait changer de route par au moins 30 degrés à tout moment après le point n° 1. La preuve établit également qu'il n'y avait pas de circulation à l'avant ni à bâbord (question n° 331 de l'interrogatoire). En conséquence, il a été encore plus négligent en ne changeant pas de route assez tôt. Il aurait dû en changer dès le point n° 1. Il n'en a rien fait jusqu'au point n° 4. La distance entre le point n° 1 et le point n° 4 est d'environ 2½ encâblures, soit 1,500 pieds. S'il avait changé de route à n'importe quel moment entre le point n° 1 et le point n° 4, il aurait pu en changer par 30 degrés ou plus et aurait placé à la fois le remorqueur et la péniche complètement à l'écart du voilier. En fait, au point n° 4, les experts m'ont appris qu'il aurait pu changer de route à bâbord par 90 degrés sans mettre son navire en danger. Son navire avait un tirant d'eau maximum de 7'6". On se trouvait également au plus haut niveau de la pleine mer, qui dépassait 11 pieds, ce qui lui aurait permis de dériver davantage. A mon avis, M. Helsing s'est rendu coupable de ne pas

(questions 347-350, discovery) and yet he did absolutely nothing about it, even though they were on a collision course with him, until they were about 1,000 feet away. Then, his action was clearly "too little and too late".

4. Captain Helsing was negligent in failing to comply with Rule 20(a) of the Regulations for Preventing Collisions at Sea (hereafter the Collision Regulations)¹. Defendants submitted that Rule 20(a) does not apply in this case but that Rule 20(b) does because this collision occurred in a "narrow channel".

The relevant portions of Rule 20 read as follows:

(a) When a power-driven vessel and a sailing vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, except as provided for in Rules 24 and 26, the power-driven vessel shall keep out of the way of the sailing vessel.

(b) This Rule shall not give to a sailing vessel the right to hamper, in a narrow channel, the safe passage of a power-driven vessel which can navigate only inside such channel.

It is therefore necessary to determine whether the tug *Storm Point* and her tow were navigating in a "narrow channel" at and immediately prior to this collision. The authorities are clear that a "narrow channel" is that which by the practice of seamen is treated, and necessarily treated, as a narrow channel or, the way in which seamen in fact regard it and behave in it².

Counsel for both parties acknowledged that I was entitled to seek and follow the advice of the assessors concerning this practice. The assessors advise me that in the instant case, False Creek is considered a narrow channel but that from a point abeam of the Chrystal Pool on Exhibit 50, this body of water is no longer considered a narrow channel. That is to say,

suivre correctement les pratiques de la navigation, ce qui a contribué d'une façon très directe et déterminante à l'abordage. Il savait que les voiliers étaient là. Par rapport à lui, ils se trouvaient à 45 degrés par tribord avant, de l'endroit où il les a vus à celui de l'abordage. Le bateau des Stein a conservé le même relèvement alors qu'il arrivait vers lui (question nos 347 à 350 de l'interrogatoire), et cependant il n'a absolument rien fait, alors même qu'il risquait de l'aborder, avant d'en être à environ 1,000 pieds. En conséquence, sa réaction a été nettement [TRADUCTION] «trop faible et trop tardive».

4. Le capitaine Helsing a été négligent en n'observant pas la Règle 20(a) des Règles pour prévenir les abordages en mer (ci-après désignées les Règles sur les abordages)¹. Les défendeurs ont soutenu que ce n'est pas la Règle 20(a) mais la Règle 20(b) qui s'applique en l'espèce, parce que l'abordage en question s'est produit dans un «chenal étroit».

Voici l'extrait de la Règle 20 qui nous intéresse:

a) Lorsque deux navires l'un à propulsion mécanique et l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire à propulsion mécanique doit s'écarter de la route du navire à voiles, sauf exceptions prévues aux Règles 24 et 26.

b) Cette règle ne donne pas à un navire à voiles le droit de gêner le libre passage dans un chenal étroit d'un navire à propulsion mécanique qui ne peut naviguer qu'à l'intérieur d'un tel chenal.

En conséquence, il est nécessaire de déterminer si le remorqueur *Storm Point* et la péniche naviguaient dans un «chenal étroit» immédiatement avant l'abordage et au moment de celui-ci. La jurisprudence précise bien qu'un «chenal étroit» correspond à ce que les marins, dans la pratique, considèrent d'office comme un chenal étroit, c'est-à-dire se définit en fonction de la façon dont les marins en fait le traitent et s'y comportent².

Les avocats des deux parties ont reconnu que j'avais le droit de demander et de suivre les conseils des assesseurs en ce qui concerne cette pratique. Les assesseurs m'ont indiqué que, dans le cas présent, le ruisseau False est considéré comme un chenal étroit, mais qu'à partir d'un point situé par le travers de la piscine Chrystal sur la pièce 50, cette étendue d'eau

from about point 1 on Exhibit 50 on out, the tug was no longer in a narrow channel. Helsing estimated point 1 as being about $5\frac{3}{4}$ cables away from the sailboats when he first saw them. Thus it is clear that in these circumstances, the sailboats had the right of way under Rule 20, that the tug had an obligation to keep out of the way of the Stein sailboat which it failed to do. This failure and neglect on the part of the tug was clearly causative of the collision.

5. Captain Helsing and the deckhand, Iverson, failed to keep a proper lookout contrary to Rule 29 of the Collision Regulations and this breach of Regulation was to some degree causative of the collision.

Rule 29 provides as follows:

Negligence.

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequence of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

One of the puzzling features of this case is the lack of earlier action by Helsing. He knew that he could expect a concentration of sailboats in English Bay, he knew that such a concentration would present hazards for him, he saw a sailboat concentration soon after he passed under Burrard Bridge, when he was still more than $\frac{1}{2}$ mile from them. He and Iverson discussed the presence of the sailboats, he saw the sailboats proceeding toward him on a steady 45 degree course and yet he took no action whatsoever until the Stein boat was 900 to 1,000 feet away. Surely such lack of action compels the inference that Helsing and Iverson were not keeping a proper lookout, that their minds must have been on other matters and that this unmistakable negligence on their part was causative of the collision.

n'est plus considérée comme un chenal étroit. C'est-à-dire qu'à partir approximativement du point n° 1 sur la pièce 50, le remorqueur n'était plus dans un chenal étroit. M. Helsing a calculé que le point n° 1 était à environ $5\frac{3}{4}$ encablures des voiliers lorsqu'il les a vus pour la première fois. Il est donc évident qu'en ces circonstances, les voiliers avaient le droit de passage aux termes de la Règle 20 et que le remorqueur était tenu de s'écarter de la route du voilier des Stein, ce qu'il a omis de faire. Cette omission et cette négligence de la part du remorqueur ont nettement constitué l'une des causes de l'abordage.

5. Le capitaine Helsing et le matelot de pont Iverson ont négligé de mettre en œuvre une veille appropriée, contrairement aux dispositions de la Règle 29 des Règles sur les abordages, et la violation de cette règle est dans une certaine mesure à l'origine de l'abordage.

Voici la Règle 29:

Négligence.

Rien de ce qui est prescrit dans les présentes Règles ne doit exonérer un navire, ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit dans la mise en œuvre d'une veille appropriée, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

L'un des éléments troublants de l'espèce est le fait que M. Helsing n'a pas manœuvré plus tôt. Il savait qu'il pouvait s'attendre à une concentration de voiliers dans la baie English, il savait qu'elle présenterait pour lui des risques et il a vu une concentration de voiliers aussitôt après être passé sous le pont Burrard, alors qu'il s'en trouvait encore à plus d'un demi-mille. Iverson et lui ont discuté de la présence des voiliers, il les a vus se diriger vers lui selon une route constante de 45 degrés, et cependant, il n'a effectué aucune manœuvre quelle qu'elle soit jusqu'à ce que le voilier des Stein se trouve de 900 à 1,000 pieds de lui. Cette absence de manœuvre nous permet certainement de conclure que M. Helsing et Iverson n'avaient pas mis en œuvre une veille appropriée, qu'ils ont dû penser à autre chose et que cette négligence évidente de leur part a été l'une des causes de l'abordage.

6. The *Storm Point* was in breach of Collision Regulation 28(a) which reads as follows:

(a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel under way, in taking any course authorized or required by these Rules, shall indicate that course by the following signals on her whistle, namely:—

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 "My engines are going astern".

The evidence is that Helsing made one alteration of 15 degrees to port when the Stein boat was 900 to 1,000 feet away and that he did not signal by whistle or otherwise said alteration. It is arguable whether this violation, *per se*, was causative of the collision but it is certainly revealing of Helsing's casual attitude to the whole situation in which he found himself. As a matter of fact, he admitted on the witness stand that he did not even know where the whistle button was so that he could not have blown the whistle if he had wanted to—without first looking around and locating it. He had been first mate on the tug for several days when it was up coast engaged in cable laying operations, and on this occasion, he was its Master on a 2½ hour voyage through congested waters. Surely minimal prudence on his part would have suggested that he familiarize himself with all the controls and their location before commencing the voyage.

How would a reasonably prudent and reasonably competent Master have conducted himself after he first saw the sailboats? At position 1 on Exhibit 50, he would have altered 30 degrees to port, he would have reduced speed and he would have whistled 2 short blasts pursuant to Rule 28(a). He did none of these and his failure to do so is certainly causative.

Then, later on, after he had altered course 15 degrees to port, after the Stein sailboat had altered to port and was running approximately parallel to and abeam of the tug, the tug being only 50 to 100 feet away, he should have given 5 short blasts to alert the sailboat of the pres-

6. Le *Storm Point* a violé la Règle sur les abordages n° 28a) dont voici le texte:

a) Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions des présentes Règles indiquer ce changement par les signaux suivants émis au moyen de son sifflet:

Un son bref pour dire: «Je viens sur tribord»;

Deux sons brefs pour dire: «Je viens sur bâbord»;

Trois sons brefs pour dire: «Mes machines sont en arrière».

Selon la preuve, M. Helsing a fait un changement de 15 degrés sur la gauche alors qu'il se trouvait de 900 à 1,000 pieds du bateau des Stein et il ne l'a pas signalé à l'aide du sifflet ou autrement. On peut discuter le fait de savoir si cette violation, en soi, a été l'une des causes de l'abordage, cependant elle est certainement révélatrice de l'attitude imprévoyante de M. Helsing face à la situation dans laquelle il s'est trouvé. En fait, il a admis à la barre qu'il ne savait pas où se trouvait le bouton du sifflet de sorte qu'il n'aurait pas pu l'actionner s'il l'avait voulu sans d'abord le chercher autour de lui et le trouver. Il avait été pendant plusieurs jours officier en second sur le remorqueur lorsque celui-ci était engagé dans l'opération de pose de câbles, au nord de Vancouver, et à cette occasion il en avait été le capitaine sur un trajet de 2h30 dans des eaux encombrées. Il est certain qu'un minimum de prudence de sa part l'aurait poussé à se familiariser avec toutes les commandes et avec leur emplacement avant de commencer le voyage.

Comment un capitaine raisonnablement prudent et raisonnablement compétent se serait-il comporté après avoir aperçu les voiliers? Au point n° 1 sur la pièce 50, il aurait fait un changement de 30 degrés sur la gauche, il aurait réduit sa vitesse et lancé deux sons brefs à l'aide de son sifflet conformément à la Règle 28a). Il n'en a rien fait et cette omission constitue certainement une des causes de l'abordage.

Alors, par la suite, après qu'il eut effectué le changement de 15 degrés sur la gauche et que le voilier des Stein eut changé de route également sur la gauche et se fut mis approximativement en parallèle et par le travers du remorqueur, celui-ci n'étant que de 50 à 100 pieds de lui, il

ence of the tug and barge. He could also have shouted at that short distance to warn the sailboat about the barge in tow. He did none of these things and thus was guilty of a breach of Rule 12 of the Collision Regulations which reads as follows:

Every vessel or seaplane on the water may, if necessary in order to attract attention, in addition to the lights which she is by these Rules required to carry, show a flare-up light or use a detonating or other efficient sound signal that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere under these Rules.

The *Storm Point* was also in breach of the following additional Collision Regulations:

A. Part D—Preliminary.

1. In obeying and construing these Rules, any action taken should be positive, in ample time, and with due regard to the observance of good seamanship.

2. Risk of collision can, when circumstances permit, be ascertained by carefully watching the compass bearing of an approaching vessel. If the bearing does not appreciably change, such risk should be deemed to exist.

B. Rule 22.

Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take positive early action to comply with this obligation, and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

C. Rule 23.

Every power-driven vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed or stop or reverse.

Helsing was also in breach of the following National Harbours Board Regulations³.

35. (1) No vessel shall move in the harbour at a speed that may endanger life or property.

37. (1) Every vessel towing another vessel shall have sufficient power to perform such service properly and shall, at all times, keep as complete control as possible of the vessel in tow.

aurait dû lancer cinq sons brefs pour avertir le voilier de la présence du remorqueur et de la péniche. A cette courte distance, il aurait pu également crier pour signaler au voilier la péniche en remorque. Il n'en a rien fait et s'est rendu ainsi coupable d'une violation de la Règle 12 des Règles sur les abordages dont voici le texte:

Tout navire ou hydravion amerri peut, pour appeler l'attention et si nécessaire, montrer en plus des feux prescrits par les présentes Règles, un «flare-up light» ou faire usage de tout signal détonnant ou de tout autre signal sonore efficace ne pouvant être confondu avec aucun autre signal autorisé par ailleurs dans les présentes Règles.

Le *Storm Point* a également violé les autres Règles sur les abordages que voici:

A. Partie D—Preliminaires.

1. Toute manœuvre décidée en application ou par suite de l'interprétation des présentes Règles doit être exécutée franchement, largement à temps, et comme doit le faire un bon marin.

2. Le risque de collision peut, quand les circonstances le permettent, être constaté par l'observation attentive du relèvement au compas d'un navire qui s'approche. Si ce relèvement ne change pas d'une façon appréciable, on doit en conclure que ce risque existe.

B. Règle 22.

Tout navire qui est tenu, d'après les présentes Règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement pour répondre à cette obligation et doit, si les circonstances le permettent, éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci.

C. Règle 23.

Tout navire à propulsion mécanique qui est tenu d'après les présentes Règles de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, s'il s'approche de celui-ci, réduire au besoin sa vitesse ou même stopper ou marcher en arrière si les circonstances le rendent nécessaire.

M. Helsing a également violé les règles suivantes des Règlements du Conseil des ports nationaux³.

35. (1) Aucun navire ne peut marcher dans le port à une allure susceptible de mettre en danger la vie humaine ou la propriété.

37. (1) Tout navire qui en remorque un autre doit posséder une puissance suffisante pour lui permettre de bien accomplir ce travail et doit, en tout temps, rester aussi maître que possible du remorqué.

FAULTS OF THE SAILBOAT

1. The crew of the Stein 5-0-5 sailboat were negligent in that they failed to keep a proper lookout. The evidence is that Ross Stein, the skipper, and his father, his crew, were concentrating on tuning their boat to the two other sailboats that were sailing along with them. I think they were concentrating too much on their sailing and not enough on other traffic in the Bay. They had the right of way over motor-driven traffic in the Bay but this does not give them the right to completely ignore all other traffic. They should have seen the tugboat sooner than they did. What is even more baffling is why they did not see the barge until just seconds before it hit them. The barge was only 150 feet behind the tug. Surely, a reasonable lookout would have spotted the barge sooner. In my view, the sailboat breached Collision Regulation No. 29 (*supra*) which imposes on all vessels and their crews, the duty to keep a proper lookout.

2. The crew of the Stein sailboat had never sailed in the waters of English Bay before the day of the collision. They were from California. They were not familiar with the traffic reasonably to be expected in English Bay nor with the customs of seamen in these waters. It was incumbent on them to familiarize themselves with local rules and local customs. This they did not do, nor did they take the trouble to observe the traffic in English Bay. Had they done this for any reasonable length of time, they would, in all likelihood, have observed tugs with barges in tow with varying lengths of tow-line. The evidence was that in California harbors where they were accustomed to sailing, tugs did not tow barges in this fashion. Therefore, they did not expect to see a barge behind the tug and this may account to some extent, for the fact that they did not see the barge earlier. However, this does not excuse them. They were sailing in an area that was new to them. They should have known local customs and procedures and their failure to acquaint themselves with same was negligence on their part.

FAUTES DU VOILIER

1. L'équipage du voilier 5-0-5 des Stein a été négligent dans la mesure où il a omis de mettre en œuvre une veille appropriée. Selon la preuve, M. Ross Stein, le patron, et son père, son homme d'équipage, s'appliquaient à aligner leur voilier sur les deux autres qui naviguaient près d'eux. Je pense qu'ils se préoccupaient trop de la marche de leur voilier et pas assez du reste de la circulation dans la baie. Ils avaient droit de passage sur la circulation à propulsion mécanique dans la baie, mais cela ne leur donnait pas le droit de ne tenir aucun compte de tout le reste de la circulation. Ils auraient dû apercevoir le remorqueur plus tôt. Ce qui est encore plus déconcertant, c'est qu'ils n'ont aperçu la péniche que quelques secondes avant de la heurter. Elle n'était qu'à 150 pieds derrière le remorqueur. Il est certain qu'une veille raisonnable leur aurait permis de repérer la péniche plus tôt. A mon avis, le voilier a violé la Règle sur les abordages n° 29 (précitée) qui impose à tous les navires et à leur équipage l'obligation de mettre en œuvre une veille appropriée.

2. L'équipage du voilier des Stein n'avait jamais navigué dans les eaux de la baie English avant le jour de l'abordage. Ils étaient de Californie. Ils n'étaient pas accoutumés à la circulation à laquelle on pouvait raisonnablement s'attendre dans la baie English ni aux habitudes des marins dans ces eaux. Il leur incombait de se familiariser avec les règles et les usages locaux. Ils n'en ont rien fait et ne se sont pas donnés la peine d'observer la circulation dans la baie English. S'ils l'avaient fait pendant une période raisonnable de temps, ils auraient, selon toute vraisemblance, observé des remorqueurs tirant des péniches à l'aide de câbles de longueurs diverses. Selon la preuve, dans les ports de Californie où ils avaient l'habitude de naviguer, les remorqueurs ne tirent pas les péniches de cette façon. En conséquence, ils ne s'attendaient pas à voir une péniche derrière le remorqueur et cela peut, dans une certaine mesure, expliquer le fait qu'ils ne l'ont pas vue plus tôt. Toutefois, cela ne les excuse pas. Ils naviguaient dans un endroit qui était nouveau pour eux. Ils auraient dû connaître la réglementation et les usages locaux et ne pas en avoir pris connaissance constituait une négligence de leur part.

The legal principles to be followed in cases of this kind are stated in *Marsden's British Shipping Laws, Volume 4, Collisions at Sea* on pages 2 and 3 thereof as follows:

The essential elements of actionable negligence were stated in 1823 by Lord Stowell in *The Dundee*, ((1823) 1 Hag. Ad. 109 at p. 120) a case of collision between two vessels, to be "a want of that attention and vigilance which is due to the security of other vessels that are navigating on the same seas, and which, if so far neglected as to become, however unintentionally, the cause of damage of any extent to such other vessels, the maritime law considers as a dereliction of bounden duty, entitling the sufferer to reparation in damages."

It is the duty of seamen to take reasonable care and to use reasonable skill to prevent the ship from doing injury, (*The Voorwaarts and the Khedive* (1880) 5 App. Cas. 876, 890, per Lord Blackburn) and what is reasonable must be tested by the circumstances of each case. . . .

The negligence usually relied on is a failure to exercise the skill, care and nerve which are ordinarily to be found in a competent seaman, amounting to a breach of the duty of good seamanship, or a breach of the international or local regulations for preventing collisions. "We are not to expect extraordinary skill or extraordinary diligence, but that degree of skill and that degree of diligence which is generally to be found in persons who discharge their duty. (Per Dr. Lushington, *The Thomas Powell and the Cuba* (1866) 14 L.T. 603.)

In the case of *The Billings Victory* (1949) 82 Ll. L. Rep. 877 at 883, Willmer J. said:

. . . It appears to me that the most important thing to give effect to in considering degrees of blame is the question which of the two vessels created the position of difficulty.

The "position of difficulty" in the case at bar was, to a large extent, created by the tug and its negligent acts enumerated *supra*.

The negligence of the sailboat was in not keeping a proper lookout and in not seeing the tug and barge sooner. This negligence was causative, but to a lesser degree than that of the tug.

I have therefore concluded that liability should be apportioned on the basis of 75% to

Les principes juridiques à suivre dans des cas de ce genre sont exposés dans *Marsden's British Shipping Laws, Volume 4, Collisions at Sea*, aux pages 2 et 3, dont voici le texte:

[TRADUCTION] En 1823, dans l'arrêt *The Dundee*, ((1823) 1 Hag. Ad. 109 à la p. 120) qui traite d'un abordage entre deux navires, Lord Stowell a déclaré que les éléments essentiels d'une négligence qu'on peut poursuivre en justice correspondaient à «ce manque d'attention et de vigilance requises pour la sécurité des autres navires naviguant dans les mêmes eaux que, dans la mesure où cette négligence va jusqu'à causer, même involontairement, des dommages de quelque importance à d'autres navires, le droit maritime considère comme un manquement à un devoir impérieux, ce qui permet à la victime de recevoir une réparation sous forme de dommages-intérêts».

Les marins doivent prendre des précautions raisonnables et faire preuve d'une compétence raisonnable pour empêcher le navire de causer des préjudices (voir l'arrêt *The Voorwaarts and the Khedive* (1880) 5 App. Cas. 876, à la p. 890, rendu par Lord Blackburn); il faut alors déterminer ce qui est raisonnable d'après les circonstances de chaque espèce. . . .

La négligence généralement invoquée correspond au manque d'habileté, d'attention et de sang-froid dont fait habituellement preuve un marin compétent, ce qui équivaut à un manquement aux obligations de bon marin ou à une violation des règles internationales ou locales de prévention des abordages. Le Dr Lushington a déclaré dans l'arrêt *The Thomas Powell and the Cuba* (1866) 14 L.T. 603: «Nous exigeons non pas une habileté ou une diligence extraordinaire, mais le degré d'habileté et de diligence qu'on trouve généralement chez ceux qui accomplissent leur devoir».

Dans l'arrêt *The Billings Victory* (1949) 82 Ll. L. Rep. 877, à la p. 883, le juge Willmer a déclaré:

[TRADUCTION] . . . Il me semble que la chose la plus importante à prendre en considération pour juger de la gravité des fautes est la question de savoir lequel des deux navires a créé la situation dangereuse.

La «situation dangereuse» dans l'espèce présente a été, dans une large mesure, créée par le remorqueur et par les actes de négligence de son équipage énumérés *précédemment*.

L'équipage du voilier a été négligent en ne mettant pas en œuvre une veille appropriée et en ne remarquant pas plus tôt le remorqueur et la péniche. Cette négligence a été l'une des causes de l'abordage, mais à un degré moindre que ne l'a été celle de l'équipage du remorqueur.

En conséquence, j'ai conclu qu'il y a lieu de partager la responsabilité en attribuant 75%

the tugboat *Storm Point* and 25% to the 5-0-5 sailboat skippered by Ross Stein.

LIMITATION OF LIABILITY

The defendants filed a counter-claim in this action under which they seek to limit their liability pursuant to the provisions of s. 647 of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9.

The relevant portions of said section are as follows:

647. (2) The owner of a ship, whether registered in Canada or not, is not, where any of the following events occur without his actual fault or privity, namely,

(c) where any loss of life or personal injury is caused to any person not on board that ship through

(ii) any other act or omission of any person on board that ship; . . .

Said section 647 provides further that in such event the liability for loss of life or personal injury, either alone or together with any loss and damage to or any infringement of any rights is limited to 3,100 gold francs for each ton of the ship's tonnage to be distributed 21/31 to the claimants for loss of life or personal injuries and 10/31 to claims for damage to property or infringement of rights. In the case at bar, no claim for property damage is made. Accordingly, the above-stated statutory apportionment has no application.

The onus is upon the owner of the ship to bring himself within the above-noted section of the Act. The real issue turns upon the words "without his actual fault or privity" as they appear in s. 647(2) (*supra*). (*The Chugaway* [1969] 2 Ll. L. Rep. 526, Sheppard D.J.)

The words "actual fault or privity" infer something personal to the owner, something blameworthy in him, as distinguished from constructive fault or privity such as the fault or privity of his servants or agents. (Per Buckley

au remorqueur *Storm Point* et 25% au voilier 5-0-5 commandé par M. Ross Stein.

LIMITATION DE RESPONSABILITÉ

Dans cette action, les défendeurs ont déposé une demande reconventionnelle afin d'obtenir le droit de limiter leur responsabilité conformément aux dispositions de l'article 647 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, c. S-9.

Les parties de ladite loi qui nous intéressent sont les suivantes:

647. (2) Le propriétaire d'un navire, immatriculé ou non au Canada, n'est pas, lorsque l'un quelconque des événements suivants se produit sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de sa part, savoir:

c) mort ou blessures occasionnées à une personne qui n'est pas à bord de ce navire

(ii) par quelque autre acte ou omission de la part d'une personne à bord du navire; . . .

Ledit article 647 prévoit en outre que, dans un cas semblable, la responsabilité pour mort ou blessures corporelles, qu'elles soient considérées seules ou avec toute avarie, perte de biens ou toute violation de droits est limitée à 3,100 francs-or pour chaque tonneau de jauge du navire; on doit accorder les vingt et un trente et unièmes de cette somme au réclamant pour mort ou pour blessures corporelles et affecter les dix trente et unièmes restants au paiement des réclamations relatives aux avaries ou à la violation de droits. En l'espèce, on n'a fait aucune réclamation relative en matière d'avaries. En conséquence, la répartition légale précitée ne s'applique pas.

Il incombait au propriétaire du navire d'établir que l'article précité de la Loi lui est applicable. Le véritable problème porte sur les mots «sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de sa part» qui figurent à l'article 647(2) (précité). (*The Chugaway* [1969] 2 Ll. L. Rep. 526, le juge Sheppard, juge suppléant.)

Les mots «faute ou complicité réelle de sa part» impliquent un comportement personnel du propriétaire, un comportement blâmable, par opposition à la faute ou complicité implicite, par exemple la faute ou complicité de ses préposés

L.J.—*Asiatic Petroleum Co. v. Lennard's Carrying Co.* [1914] 1 K.B. 419 at p. 432.)

Thus, in the case of a company "... It must be ... the fault or privity of somebody who is not merely a servant or agent for whom the company is liable upon the footing respondeat superior, but somebody for whom the company is liable because his action is the very action of the company itself. ...” (Per Lord Haldane L.C.—*Lennard's Carrying Co. v. Asiatic Petroleum Co.* [1915] A.C. 705 at p. 713.)

A number of cases through the years have discussed the duties of the owner. Thus the case of *Northern Fishing Co. v. Eddom (The Norman)* [1960] 1 Ll. L. Rep. 1, held that one of the clear duties of an owner is to provide the ship with navigational aids reasonable for and appropriate to the nature and purpose of the voyage and that up-to-date charts would be one of the most obvious of such navigational aids.

In the *Lady Gwendolen* [1965] 1 Ll. L. Rep. 335 at p. 339, Lord Justice Sellers said:

In their capacity as shipowners they must be judged by the standard of conduct of the ordinary reasonable shipowner in the management and control of a vessel or of a fleet of vessels. A primary concern of a shipowner must be safety of life at sea. That involves a seaworthy ship, properly manned, but it also requires safe navigation.

In the case of *The Anonity* [1961] 1 Ll. L. Rep. 203, the point in issue was whether adequate instructions had been given by shipowners to their servants as to extinguishing galley fires when the ship was lying alongside an oil jetty. The court held that the owners had not given adequate instructions, and that accordingly the resultant fire and damage did not occur without the shipowner's actual fault or privity and limitation of liability was therefore denied.

To summarize the authorities, the onus is on the defendant here (plaintiff by counterclaim) to prove:

ou agents (Lord Buckley—*Asiatic Petroleum Co. c. Lennard's Carrying Co.* [1914] 1 K.B. 419, à la p. 432.)

Ainsi, dans le cas d'une compagnie, «... Il doit s'agir ... de la faute ou de la complicité, non seulement d'un préposé ou d'un agent dont la compagnie est responsable à titre de maître ou de commettant, mais d'une personne qui engage la responsabilité de la compagnie parce que son acte est l'acte de la compagnie elle-même. ...» (Le Lord-Chancelier Haldane—*Lennard's Carrying Co. c. Asiatic Petroleum Co.* [1915] A.C. 705, à la p. 713.)

Un certain nombre d'affaires ont traité au cours des années des obligations du propriétaire. Ainsi l'arrêt *Northern Fishing Co. c. Eddom (The Norman)* [1960] 1 Ll. L. Rep. 1, a décidé que l'une des obligations les plus évidentes du propriétaire consiste à équiper le navire d'instruments de navigation appropriés et convenables, en fonction de la nature et des fins du voyage, et que des cartes marines récentes constituaient l'un des plus indispensables de ces instruments.

Dans l'arrêt *Lady Gwendolen* [1965] 1 Ll. L. Rep. 335 à la p. 339, Lord Sellers a déclaré:

En leur qualité de propriétaires de navires, ils doivent être jugés en fonction du comportement d'un armateur moyen raisonnable dans la direction et la surveillance d'un navire ou d'une flotte de navires. La sécurité des vies en mer doit être l'un des premiers soucis d'un armateur. Cette sécurité exige un navire en bon état de navigabilité, un équipage convenable, mais aussi une navigation prudente.»

Dans l'affaire *The Anonity* [1961] 1 Ll. L. Rep. 203, la question en litige était de savoir si les propriétaires avaient donné à leurs préposés des instructions appropriées pour éteindre les feux de coquerie lorsque le navire accostait à un quai pétrolier. La Cour a décidé que les propriétaires n'avaient pas donné d'instructions appropriées, et qu'en conséquence, le feu et les dommages qui se sont produits ne sont pas survenus sans la faute ou la complicité réelles du propriétaire; on a donc refusé de limiter la responsabilité.

Pour résumer la jurisprudence, il incombe au défendeur en l'espèce (le demandeur reconventionnel) de prouver les faits suivants:

- (1) The person whose very action is the action of the company.
- (2) That such person has not been guilty of a fault or privity as previously defined.
- (3) If there be a fault, it did not contribute to the accident.

It is thus necessary to consider the relevant facts in the case at bar in the light of these principles.

Peter Shields is the President, a director and the manager of both the defendant Egmont Towing and the defendant Shields Navigation. Mr. Shields has a degree in Civil Engineering. Upon graduation from University he was in the construction business for seven years. He has been in the towboat business since 1966 but acknowledges that he is not "a towboat man". At all relevant times the tugboat *Storm Point* was owned by the defendant Egmont Towing and operated by the defendant Shields Navigation under a verbal charterparty. Shields Navigation managed and operated said tugboat for Egmont Towing.

The evidence discloses that the operation of this tugboat business was, to say the least, performed in a loose and somewhat casual fashion. There were no Masters' meetings; there were no discussions on the length of tow-lines to be used in Vancouver Harbour; there were no standing orders for Masters. It was not established in evidence that there were even copies of either the Collision Regulations or the National Harbours Board Regulations aboard the vessel. As a matter of fact, Captain Greenfield said that Shields Navigation did not even maintain a current copy of the National Harbours Board Regulations in its office to his knowledge.

The evidence establishes that the minimal crew required was three for the *Storm Point*. A copy of the last inspection certificate issued for the *Storm Point* was received in evidence as Exhibit 64. The certificate is dated December 19, 1968 and is valid until September 3, 1972.

- (1) L'identité de la personne dont les actes s'identifiaient aux actes de la compagnie.
- (2) Cette personne n'est coupable ni de faute ni de complicité, au sens qu'il faut donner à ces mots, tel qu'on l'a établi plus haut.
- (3) S'il y a eu faute, elle n'a pas contribué à l'accident.

Il est donc nécessaire d'examiner les faits pertinents de l'espèce à la lumière de ces principes.

M. Peter Shields est président, administrateur et gérant à la fois de la défenderesse Egmont Towing et de la défenderesse Shields Navigation. M. Shields est titulaire d'un diplôme en génie civil. Après la remise de son diplôme universitaire, il a travaillé pendant sept ans dans la construction. Il travaille dans le domaine du remorquage depuis 1966, mais reconnaît ne pas être «un expert en remorquage». A toutes les époques en cause, le remorqueur *Storm Point* appartenait à la défenderesse Egmont Towing et était exploité par la défenderesse Shields Navigation en vertu d'une charte-partie verbale. La Shields Navigation gérait et exploitait ledit remorqueur pour le compte de l'Egmont Towing.

La preuve révèle que l'exploitation de cette entreprise de remorquage se faisait, pour ne pas dire plus, d'une façon décousue et quelque peu désordonnée. Il n'y avait aucune réunion de capitaines; on n'avait pas discuté la question de la longueur des câbles de remorque à utiliser dans le port de Vancouver; il n'y avait aucun règlement à l'usage des capitaines. Même la présence d'exemplaires des Règles sur les abordages ou des Règlements du Conseil des ports nationaux à bord du navire n'a pas été établie dans la preuve. En fait, le capitaine Greenfield a déclaré que la Shields Navigation n'a même pas, à sa connaissance, fait mettre dans son bureau l'exemplaire à jour des Règlements du Conseil des ports nationaux.

La preuve établit que le *Storm Point* exigeait un équipage composé d'au moins trois personnes. On a reçu en preuve sous la cote 64 une copie du dernier certificat d'inspection délivré au *Storm Point*. Ce certificat, en date du 19 décembre 1968, est valide jusqu'au 3 septembre

The pertinent portions of said certificate are as follows:

This is to Certify:

1. That the above mentioned ship has been duly inspected in accordance with the provisions of the *Canada Shipping Act*, that the provisions of that Act respecting the inspection of steamships that are applicable to such ship have been complied with and that the ship is, subject to such limitations as may be specified herein, fit to ply as a tug. The number of persons, including the master, comprising the crew, is . . . "3 persons for periods not in excess of 12 hours operation in 24 hour period; and 4 persons for periods of operation in excess of 12 hours.

Thus, said certificate shows that a minimum crew for the *Storm Point* was three, and yet when the tug and barge left Johnston Terminals outbound for Bel-Aire shipyards in North Vancouver on the day of the accident, the total crew was only two—Helsing as Captain and the deckhand Iverson as crew. Peter Shields admitted in evidence that the size of the crew was his responsibility and that the number of men on the tug for this portion of the voyage was his decision. When the *Storm Point* docked at Johnston Terminals and commenced unloading the barge, Captain Greenfield went ashore and phoned Peter Shields who was at that time on Vancouver Island. Peter Shields at that time authorized Helsing and Iverson to resume the voyage as a total crew of two.

In taking such action, Peter Shields was, in my view, guilty of negligence. He knew or should have known that Helsing had never taken a tug and tow out of False Creek as Master before. He knew or should have known that Helsing had only sailed as Master of the *Storm Point* once before and that was on June 23, 1970 when he brought the tug and tow across from Sidney on Vancouver Island. He knew that there would be considerable sailboat traffic in English Bay; he was a sailboat enthusiast himself. He admits knowing there was no legal authority to operate the *Storm Point* with a crew of two; he admits that this lack of legal authority crossed his mind; he acknowledges now that he was probably send-

1972. Les parties en cause dudit certificat sont les suivantes:

[TRADUCTION] Il est certifié que:

1. Le navire précité a été dûment inspecté conformément aux dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, il a été satisfait aux dispositions de cette loi concernant l'inspection des navires à moteur qui s'appliquent à un tel navire et ce navire est, sous réserve des limites qui peuvent être précisées aux présentes, apte à servir de remorqueur. Le nombre de personnes, y compris le capitaine et l'équipage, s'élève. . . «à trois personnes pour des périodes qui ne dépassent pas 12 heures de service au cours d'une période de 24 heures et à 4 personnes pour les périodes de service qui dépassent 12 heures.

Ainsi ledit certificat indique que le *Storm Point* devait avoir un équipage d'au moins trois personnes, toutefois, lorsque le remorqueur et la péniche ont quitté les entrepôts Johnston pour le chantier naval Bel-Aire à North Vancouver le jour de l'accident, l'équipage ne comptait en tout que deux personnes, M. Helsing en qualité de capitaine et le matelot de pont Iverson, en qualité d'homme d'équipage. M. Peter Shields a admis dans sa déposition qu'il avait la responsabilité de la taille de l'équipage et qu'il avait décidé du nombre d'hommes à affecter sur le remorqueur pour cette partie du voyage. Lorsque le *Storm Point* a accosté près des entrepôts Johnston et lorsque l'on a commencé à décharger la péniche, le capitaine Greenfield est descendu à terre pour téléphoner à M. Peter Shields qui se trouvait à ce moment-là dans l'île de Vancouver. M. Peter Shields a alors autorisé MM. Helsing et Iverson à continuer le voyage, ce qui faisait un équipage total de deux personnes.

En prenant une telle mesure, M. Peter Shields s'est rendu, à mon avis, coupable de négligence. Il savait ou aurait dû savoir que M. Helsing n'avait jamais auparavant sorti un remorqueur et sa remorque du ruisseau False en qualité de capitaine. Il savait ou aurait dû savoir que M. Helsing avait navigué avec le titre de capitaine du *Storm Point* seulement une fois auparavant et que c'était le 23 juin 1970, date à laquelle il a amené le remorqueur et la remorque de Sidney, soit de l'île de Vancouver. Il savait qu'il y aurait une circulation maritime intense dans la baie English; il était lui-même un fervent de la voile. Il admet qu'il savait ne pas avoir l'autorisation légale d'exploiter le *Storm Point* avec un équipage de deux personnes et que ce manque d'au-

ing Helsing, an inexperienced Master, into a potentially difficult situation. His exact words were "You have to be ready for anything in English Bay."

I have the firm view that the negligence of Shields as set out *supra* contributed to the accident. Peter Shields explained his decision by saying that the trip to North Vancouver was only a two-hour trip, and that since it was an off-watch for Captain Greenfield, he would be sleeping anyway and thus, he did not see much point in his remaining aboard. However, Captain Greenfield testified that *once they proceeded out to Burrard Bridge*, (italics mine) he would have been taking a nap. The important point here is that Helsing's negligent handling of the tug and tow began before they were out to Burrard Bridge. I found *supra* that Helsing was negligent in letting his tow-line out too soon and that this action was completed by the time the tug was just west of Burrard Bridge. I also found *supra* that Helsing was negligent in proceeding at an excessive rate of speed. He also embarked on this course of conduct at or just shortly after Burrard Bridge. I think it likely that if Captain Greenfield had been aboard, this collision would never have occurred. He would have been in a position to advise Helsing as to proper normal navigating procedures before he went to take a sleep and this would probably have prevented the accident.

Peter Shields, as President and Manager of the two defendant corporations, was guilty of further negligence in allowing the *Storm Point* to operate without a whistle control of any kind on the flying bridge. The evidence is that the purpose of the flying bridge is that it can be used by the Master in close quarters situations for docking and loading, etc., because of the improved ability to see in all directions, as compared to the wheelhouse, where the visibility is to some extent restricted. The evidence was also that the flying bridge is generally not intended for use in outside waters. However, Peter Shields acknowledged that there would be

torisation légale lui est venu à l'esprit; il reconnaît maintenant qu'il mettrait probablement M. Helsing, capitaine inexpérimenté, dans une situation éventuellement difficile. Voici ses mots exacts: [TRADUCTION] «Vous devez être prêt à tout dans la baie English».

Je suis convaincu que la négligence de M. Shields exposée précédemment a contribué à l'accident. M. Peter Shields a expliqué sa décision en disant que le voyage à North Vancouver ne durait que deux heures et que, puisque le capitaine Greenfield n'était pas de quart, il dormirait de toute façon et il n'avait donc pas accordé beaucoup d'importance au fait qu'il reste à bord. Toutefois, le capitaine Greenfield a déclaré lors de sa déposition qu'une fois dans la direction du pont Burrard (les italiques sont de moi), il aurait fait un petit somme. Le détail important en l'espèce, c'est que la négligence de M. Helsing dans la manœuvre du remorqueur et de sa remorque a commencé avant d'arriver au pont Burrard. J'ai conclu précédemment que M. Helsing a été négligent en lâchant son câble de remorque trop tôt et qu'il a achevé cette opération au moment où le remorqueur était juste à l'ouest du pont Burrard. J'ai également conclu précédemment que M. Helsing a été négligent en allant à une vitesse excessive. Il s'est également mis à agir ainsi au pont Burrard ou presque immédiatement après celui-ci. Selon moi, il est vraisemblable que, si le capitaine Greenfield avait été à bord, cet abordage ne se serait pas produit. Il aurait été en état de conseiller M. Helsing sur les méthodes régulières et appropriées de navigation avant d'aller dormir et cela aurait probablement empêché l'accident.

M. Peter Shields, en qualité de président et d'administrateur des deux corporations défenderesses, s'est rendu coupable d'une plus grande négligence en permettant au *Storm Point* de naviguer sans aucune commande de sifflet sur la passerelle haute. Selon la preuve, la passerelle haute a pour fonction de pouvoir être utilisée par le capitaine dans les situations très rapprochées, à l'accostage et au chargement, etc., en raison de la possibilité qu'elle offre de mieux voir dans toutes les directions, en comparaison avec la timonerie où la visibilité est dans une certaine mesure réduite. Toujours selon la preuve, il n'est généralement pas prévu d'utili-

times coming out of False Creek with the Master on the flying bridge when the whistle should be blown from the flying bridge. The only controls on the flying bridge were the throttle, gear and wheel.

Helsing testified that he had been on the flying bridge some of the time after leaving Johnston Terminals, but that he was in the wheelhouse conversing with the deckhand Iverson as they were leaving False Creek and proceeding into English Bay. When they were about 900 to 1,000 feet from the Stein sailboat, he became concerned about a collision and then went to the flying bridge. Even at that late point in time, a whistle control on the flying bridge would have been useful. I am advised by the assessors that it is normal practice to have duplicate controls on the flying bridge, that is, the same controls as are in the wheelhouse, and that includes a whistle control. This view is confirmed to some extent by the affidavit of Robert K. Dalglish, the marine superintendent of Georgia Towing Company who deposed that his Company in 1970 had 14 tugs fitted with flying bridges and in all 14 tugs the flying bridges were fitted with whistle controls.

I have the view that this failure to equip the flying bridge with a whistle control was to some extent causative.

Helsing said that he left the wheelhouse to go to the flying bridge because of his concern about a possible collision. He also admitted that he had no possible way of knowing at that time whether or not those on the sailboat were aware of the barge (questions 426 to 428 inclusive, discovery). Had he been able to blow the whistle from the flying bridge, he might well have taken this means of alerting the sailboat. He should have blown his whistle earlier from the wheelhouse but even at the later time from the flying bridge, any signal of alarm or alert may well have been productive.

ser la passerelle haute dans les eaux extérieures. Toutefois, M. Peter Shields a reconnu qu'il pouvait arriver que, le capitaine étant sur la passerelle haute lors de la sortie du ruisseau False, il faille actionner le sifflet de cette passerelle. Les seules commandes qui existaient sur la passerelle haute étaient celles des gaz, des machines et du gouvernail.

M. Helsing a déclaré dans sa déposition qu'il avait été sur la passerelle haute pendant un certain temps après avoir quitté les entrepôts Johnston, mais qu'il était dans la timonerie et qu'il parlait avec le matelot Iverson lorsqu'ils ont quitté le ruisseau False et se sont engagés dans la baie English. Lorsqu'ils se sont trouvés de 900 à 1,000 pieds du voilier des Stein, il a commencé à craindre un abordage et est alors monté sur la passerelle haute. Même à ce moment tardif, une commande de sifflet sur la passerelle haute aurait été utile. Les assesseurs m'ont appris qu'il est normal d'avoir le double des commandes sur la passerelle haute, c'est-à-dire, les mêmes commandes que dans la timonerie, et cela comprend une commande de sifflet. Dans une certaine mesure, l'affidavit de M. Robert K. Dalglish, directeur maritime de la Georgia Towing Company, vient confirmer cette opinion; il a déclaré en effet que sa compagnie avait, en 1970, 14 remorqueurs munis de passerelles hautes et que celles-ci étaient toutes équipées de commandes de sifflet.

Je suis d'avis que ce défaut d'équiper la passerelle haute d'une commande de sifflet a été dans une certaine mesure la cause de l'abordage.

M. Helsing a déclaré qu'il a quitté la timonerie pour aller sur la passerelle haute parce qu'il craignait un abordage éventuel. Il a également admis qu'il n'avait aucune possibilité de savoir à ce moment-là si les gens du voilier avaient conscience de l'existence de la péniche (questions n^{os} 426 à 428 incluse de l'interrogatoire). S'il avait pu actionner le sifflet de la passerelle haute, il lui aurait été possible d'utiliser ce moyen pour avertir le voilier. Il aurait dû actionner plus tôt le sifflet de la timonerie, mais même par la suite, tout signal d'alarme ou d'alerte, émis de la passerelle haute, aurait pu être efficace.

Management was guilty of further negligence in not having an alternative means of activating the whistle—that is an alternative to the electrical button in the wheelhouse. On this vessel, if the electrical system failed, there was no mechanical or manual means of blowing the whistle. One of the assessors advises me that in all of his years of experience, he has never been on a vessel where there was not an alternate method of activating the whistle. His experience was that there was usually a manual means as well as a mechanical or electrical means. The other assessor's experience was similar excepting that he had sailed on some vessels where there were not two means of blowing the whistle but on all such vessels, the means of activating was manual. This would eliminate the possibility of not being able to blow the whistle through electrical or mechanical failure. This negligence was not causative of the collision in this case but it is further indication of the rather casual and careless manner in which this Company and its vessels were being operated.

In conclusion, I find that Peter Shields, the President and manager of the two corporate defendants was guilty of the faults and negligence herein set out and that at least some of these faults contributed to the accident.

In proceedings such as this, the onus is on the owner to show that he had nothing to do with the cause of the accident—to show that he did not contribute in any way to what happened. (Hamilton L.J.—*Lennard's case (supra)* [1914] 1 K.B. 419 at p. 436.)

In the case at bar, the owner has not discharged that onus.

There will therefore be judgment as follows:

(a) Liability for the collision is apportioned on the basis of 75% to the tugboat *Storm Point* and 25% to the Stein sailboat.

(b) The counter-claim is dismissed in so far as Egmont Towing and Sorting Ltd., and Shields Navigation Ltd., are concerned. They will not be allowed to limit their liability. Under the provisions of s. 649(1) of the *Canada Ship-*

Les administrateurs ont été coupables d'une négligence plus grande en ne prévoyant pas d'autre moyen d'actionner le sifflet, c'est-à-dire un moyen autre que le bouton électrique de la timonerie. Sur ce navire, si l'installation électrique avait fait défaut, il n'y aurait eu aucun moyen manuel ou mécanique d'actionner le sifflet. L'un des assesseurs m'a dit que pendant toutes ses années d'expérience, il n'avait jamais été sur un navire où il n'y avait pas de moyen de remplacement pour actionner le sifflet. D'après son expérience, il y avait généralement un moyen manuel ainsi qu'un moyen mécanique ou électrique. L'expérience du second assesseur était identique, toutefois il avait navigué sur des navires où n'existaient pas les deux moyens d'actionner le sifflet, mais sur tous ces navires le procédé était manuel. Cela élimine le danger de ne pouvoir actionner le sifflet en cas de défaillance électrique ou mécanique. Cette négligence n'a pas été à l'origine de l'abordage en l'espèce, mais elle constitue un autre témoignage de la manière plutôt désordonnée et irréfléchie dont on a exploité cette compagnie ainsi que ses navires.

En conclusion, je considère que M. Peter Shields, président et administrateur des deux corporations défenderesses, s'est rendu coupable des fautes et négligences exposées aux présentes et qu'au moins certaines de ces fautes ont contribué à l'accident.

Dans des actions comme celles-ci, le propriétaire a la charge de prouver qu'il n'a aucune relation avec la cause de l'accident, c'est-à-dire qu'il n'a contribué en aucune façon à ce qui est arrivé. (Lord Hamilton—Arrêt *Lennard's* (précité) [1914] 1 K.B. 419 à la p. 436.)

En l'espèce, le propriétaire ne s'est pas libéré de cette charge.

Il y aura donc jugement comme suit:

a) 75% de la responsabilité de l'abordage sont attribués au remorqueur *Storm Point* et 25% au voilier des Stein.

b) La demande reconventionnelle est rejetée dans la mesure où elle concerne l'Egmont Towing and Sorting Ltd. et la Shields Navigation Ltd. Elles n'auront pas le droit de limiter leur responsabilité. Aux termes des dispositions

ping Act, the defendant Helsing as Master of the tug is entitled to limit his liability. For the purposes of calculating the limitation of liability in Helsing's case, I hold that the calculation should be on a tonnage of 600 tons. Under s. 651(1) of the *Canada Shipping Act* since the tonnage of both the tug and tow are under 300 tons, they are deemed to be 300 tons.

I hold also that plaintiffs are entitled to calculate on the basis of the combined tonnage of tug and tow. Liability must be calculated on the aggregate tonnage of the wrong-doing mass. (*Pacific Express v. The Salvage Princess* [1949] Ex.C.R. 230 at p. 234. See also: *Monarch Towing v. B.C. Cement Co.* [1957] S.C.R. 816.)

(c) The plaintiffs will have judgment against both corporate defendants and the defendant Helsing for damages to be assessed by a Judge of this Court.

(d) Costs—The costs of both the action and the counter-claim will be apportioned on the same basis as liability has been apportioned in accordance with (a) hereof.

Pursuant to Rule 337(2)(b), counsel for the plaintiffs may prepare a draft of an appropriate judgment to implement the Court's conclusions and move for judgment accordingly.

The invaluable assistance of the assessors Captain R. W. Draney and Captain J. A. McLeish is gratefully acknowledged.

de l'art. 649(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le défendeur Helsing, en qualité de capitaine du remorqueur, est fondé à limiter sa responsabilité. Pour calculer la limitation de responsabilité dans le cas de M. Helsing, je décide qu'il faut se fonder sur une jauge de 600 tonneaux. En vertu de l'art. 651(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, puisque la jauge du remorqueur et celle de la péniche sont inférieures à 300 tonneaux, elles sont réputées de 300 tonneaux.

Je décide également que les demandeurs sont fondés à établir leur calcul sur la base de la somme des jauges du remorqueur et de la péniche. Il y a lieu de calculer la responsabilité d'après la somme des jauges de l'ensemble des responsables. (*Pacific Express c. Salvage Princess* [1949] R.C.É. 230, à la p. 234. Voir également: *Monarch Towing c. B.C. Cement Co.* [1957] R.C.S. 816.)

c) Les demandeurs obtiendront un jugement condamnant à la fois les corporations défendresses et le défendeur M. Helsing à verser des dommages-intérêts qu'un juge de la présente Cour évaluera.

d) Dépens—Les dépens tant de l'action que de la demande reconventionnelle seront calculés en fonction de la responsabilité et en respectant les pourcentages établis à l'alinéa a) ci-dessus.

Conformément à la Règle 337(2)b), l'avocat des demandeurs peut préparer un projet de jugement approprié pour donner effet à la décision de la Cour et demander que ce jugement soit prononcé.

Je suis très reconnaissant au capitaine R. W. Draney et au capitaine J. A. McLeish de nous avoir apporté une aide inestimable à titre d'assesseurs.

¹ The *Canada Gazette*, September 8, 1965, P.C. 1965-1552.

² Marsden, 11th ed., pages 576 and 577.

³ The *Canada Gazette*, 1955 Consol., p. 2252, P.C. 1954-1981 dated December 16, 1954.

¹ La *Gazette du Canada*, 8 septembre 1965, C.P. 1965-1552.

² Marsden, 11^e éd., pages 576 et 577.

³ La *Gazette du Canada*, 1955 Consol. p. 2252, C.P. 1954-1981, en date du 16 décembre 1954.