

**Her Majesty The Queen (Respondent)**  
**Appellant;**

and

**Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft,  
United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance  
Limited and Fischer Bearings Manufacturing  
Limited (Suppliants) Respondents;**

and

**Koninklijke Nederlandse Stoomboot-  
Maatschappij N.V. (The Royal Netherlands  
Steamship Company) (Third Party Defendant)  
Respondent.**

1970: May 5, 6, 7, 8, 11; 1971: April 27.

Present: Fauteux C.J. and Abbott, Ritchie, Hall and Pigeon JJ.

**ON APPEAL FROM THE EXCHEQUER COURT OF  
CANADA**

*Shipping—Crown—Collision—Displacement of range light—Misalignment—Liability of Crown—Bank suction—Speed—Contributory negligence—Joint and several liability—Apportionment of damages—Claim by ship owner's assignee—Claim by cargo owners—Limitation of liability—Allowance of interest—Crown Liability Act, 1952-53 (Can.), c. 30—Canada Shipping Act, R.S.C. 1952, c. 29—Civil Code, art. 1056, 1106, 1112, 1117.*

As a result of a collision at the Yamachiche bend in Lake St. Peter between the upbound *Transatlantic* and the downbound *Hermes* on April 10, 1965, the *Transatlantic* caught fire and sank. Immediately before the collision, both ships were proceeding at full manoeuvring speed, the *Hermes* at 15 knots and the *Transatlantic* at 12. As a down-bound ship approaches the anchorage area at the Yamachiche bend, it has available as an aid to navigation the range lights which are known as the Rivière du Loup lights astern, but after entering the broader waters, the ship comes to a point where the Pointe du Lac range lights are visible ahead, and it is the accepted practice to negotiate the bend by changing course so as to line up with these latter lights. It was just after the *Hermes* had made this turn and was lined up on the Pointe du Lac range lights that the collision occurred. The lower range light of

**Sa Majesté la Reine (Intimée) Appelante;**

et

**Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft,  
United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance  
Limited et Fischer Bearings Manufacturing  
Limited (Requérantes) Intimées;**

et

**Koninklijke Nederlandse Stoomboot-  
Maatschappij N.V. (The Royal Netherlands  
Steamship Company) (Mise-en-cause  
défenderesse) Intimée.**

1970: les 5, 6, 7, 8 et 11 mai; 1971: le 27 avril.

Présents: Le Juge en Chef Fauteux et les Juges Abbott, Ritchie, Hall et Pigeon.

**EN APPEL DE LA COUR DE L'ÉCHIQUIER DU  
CANADA**

*Navigation—Couronne—Abordage—Déplacement des balises d'alignement—Mauvais alignement—Responsabilité de la Couronne—Effet de succion de la berge—Vitesse—Faute contributive—Responsabilité solidaire—Partage des dommages—Cessionnaire réclamant—Propriétaires de la cargaison—Limitation de responsabilité—Allocation d'intérêts—Loi sur la responsabilité de la Couronne, 1952-53 (Can.), c. 30—Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1952, c. 29—Code Civil, art. 1056, 1106, 1112, 1117.*

Par suite d'un abordage au coude de Yamachiche, dans le lac St-Pierre, entre le *Transatlantic*, remontant le fleuve, et le *Hermes* le descendant, le 10 avril 1965, un incendie se déclara sur le *Transatlantic*, qui coula. Juste avant l'abordage les deux bateaux se déplaçaient à plein régime, le *Hermes* à 15 noeuds et le *Transatlantic* à 12. Lorsqu'un navire descendant le fleuve approche de la zone de mouillage au coude de Yamachiche, il a à sa disposition comme aides à la navigation les feux de direction appelés feux de la Rivière du Loup à l'arrière, mais une fois engagé dans la partie plus large, il parvient à un endroit où les feux de direction de la Pointe du Lac sont visibles à l'avant. La pratique reconnue pour tourner le coude consiste à changer la route de façon à aligner le bateau sur ces derniers feux. L'abordage s'est produit juste comme le *Hermes* venait de sortir de cette courbe et était aligné sur les feux de direction

Pointe du Lac had shifted over the years so that at the time in question it was some 40 feet to the south of its original position, with the result that the line indicated by the lights was some 230 feet south of mid-channel. This factor exposed down-bound ships to the risk of coming dangerously close to the south bank of the channel. Due to bank suction, the *Hermes* sheered to port. The trial judge was of the opinion that the reason for the *Hermes* being brought so far to the south as to be subject to bank suction was the fact that her pilot relied, as he was entitled to, upon the position of the Pointe du Lac range lights as indicating a safe passage through the narrow area of deep water as he entered the cut at the east end of the anchorage. It was held that the misalignment of these lights was therefore the sole cause of the collision. The Crown contended that the pilot of the *Hermes* should have known that the range lights which had to his knowledge been out of line in 1964 could not be relied upon to ensure a safe passing of the approaching vessel.

*Held* (Pigeon J. dissenting in part): The appeal should be allowed. The liability should be apportioned 50 per cent against the Crown, 30 per cent against those responsible for the *Hermes* and 20 per cent for those responsible for the *Transatlantic*.

*Per* Fauteux C.J. and Abbott, Ritchie and Hall JJ.: A reasonably careful and cautious pilot faced with the conditions which confronted the pilot of the *Hermes* before he left the anchorage area would have reduced speed or stopped so as to ensure that he would meet the upbound vessel in the wide part of the channel. He was guilty of negligence which contributed to the collision in continuing at full speed into the narrower waters without being sure of the accuracy of the range lights or the position of the *Transatlantic* in the channel.

The pilot of the *Transatlantic* was also negligent. To travel under the conditions existing on the day in question through comparatively narrow waters at full manoeuvering speed when it was apparent that there was an approaching ship already in difficulty, was a breach of the duty which a careful and prudent pilot owes to others who are using the waters in which he is navigating.

de la Pointe du Lac. Le feu de direction inférieur de Pointe du Lac s'était déplacé au cours des ans de sorte qu'à la date en question il se trouvait à quelque 40 pieds au sud de sa position originale et que la ligne indiquée par les feux se trouvait à quelque 230 pieds au sud du centre du chenal. Cet état de choses exposait les bateaux qui descendaient le fleuve au risque de s'approcher dangereusement de la berge sud du chenal. Par l'effet de la succion de la berge, le *Hermes* a fait une embardée à bâbord. Le juge de première instance a été d'avis que si le *Hermes* a été amené si loin au sud qu'il s'est trouvé soumis à la succion de la berge, c'est parce que son pilote s'est fié, comme il avait le droit de le faire, à la position des feux de direction de la Pointe du Lac, qui devaient lui indiquer comment traverser sans danger le passage en eau profonde dans lequel il s'engageait à l'extrême est du mouillage. Le juge a statué que le mauvais alignement de ces feux était donc la seule cause de l'abordage. La Couronne soutient que le pilote du *Hermes* aurait dû savoir qu'il était impossible de se fier aux feux de direction qui, à sa connaissance, n'étaient pas alignés en 1964, pour rencontrer sans danger l'autre bateau.

*Arrêt:* L'appel doit être accueilli. La responsabilité doit être partagée ainsi: 50 pour cent contre la Couronne, 30 pour cent contre ceux qui étaient en charge du *Hermes* et 20 pour cent contre ceux qui étaient en charge du *Transatlantic*. Le Juge Pigeon est dissident en partie.

*Le Juge en Chef et les Juges Abbott, Ritchie et Hall:* Un pilote raisonnablement prudent et diligent faisant face aux mêmes conditions que le pilote du *Hermes* avant de quitter la zone de mouillage aurait réduit la vitesse du bateau ou stoppé de façon à s'assurer qu'il rencontrerait le bateau remontant le fleuve dans la partie la plus large du chenal. Il a été coupable de négligence qui a contribué à l'abordage en poursuivant sa route à toute vitesse dans la passe plus étroite sans être sûr de l'exactitude des feux de direction ou de la position du *Transatlantic* dans le chenal.

Le pilote du *Transatlantic* a lui aussi été coupable de négligence. Se déplacer dans les conditions qui existaient le jour en question dans une passe assez étroite à plein régime lorsque, de toute évidence, il y a un navire venant en sens inverse qui se trouve déjà en difficulté, est un manquement au devoir qu'un pilote diligent et prudent a envers les autres qui naviguent dans les mêmes eaux que lui.

A major share of the blame for the collision should be borne by the Crown because there was a breach of duty on the part of the servants of the Crown responsible for the care and maintenance of the range lights at Pointe du Lac and Rivière du Loup upon which lights mariners were entitled to place reliance. The Crown is not entitled to limit its liability under the provisions of the *Canada Shipping Act*.

*Per Pigeon J., dissenting in part:* In view of the fact that the seriously defective condition of the range lights persisted throughout the preceding year, without anything being done about it, the trial judge was fully justified in finding as he did that there had been a failure in the performance of duties owed to the public by a servant of the Crown, and that this was a cause of the accident. However, some other faults contributing to the accident were committed by those on board the two ships. The fact that the *Transatlantic* was not on her side of the channel was, of itself, *prima facie* evidence of a fault in navigation because it was a breach of a clear duty which was not excused by the defective condition of the range lights. Navigators are not entitled to rely on these lights exclusively. The evidence was quite decisive as to the imprudence of the *Hermes* in attempting to meet at full speed an incoming ship in the channel, close to the end of the anchorage, without any means of ascertaining the location of the submerged bank other than distant range lights that were known to be to a certain extent inaccurate. The Crown's counterclaim for limitation of liability was properly dismissed.

The contention that if this Court found common fault chargeable to the Crown and to the *Hermes*, the suppliants should not be entitled to recover from the Crown for the *Hermes* share of responsibility because that share is subject to the possibility of limitation of liability, should be rejected. The limitation of liability is a purely personal exception within the meaning of art. 1112 of the *Civil Code*. Therefore, the limitation of liability which the owner of the *Hermes* may be entitled to cannot be invoked by the Crown against the suppliants. Under art. 1117 of the *Civil Code*, the Crown is entitled to claim from the *Hermes* an amount equal to the latter's share of their joint and several obligation.

Because this is a claim governed by the *Civil Code* the admiralty rule of s. 648 of the *Canada*

La Couronne doit être tenue pour une part importante, responsable de l'abordage, parce que les préposés de la Couronne chargés du soin et de l'entretien des feux de direction de la Pointe du Lac et de la Rivière du Loup, feux auxquels les navigateurs avaient le droit de se fier, ont manqué à leur devoir. La Couronne n'a pas le droit de limiter sa responsabilité en vertu des dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

*Le Juge Pigeon, dissident en partie:* Comme celui qui était chargé de l'entretien des balises a laissé subsister une grave défectuosité—l'état défectueux des balises d'alignement—durant toute l'année précédente, sans prendre aucune mesure pour y remédier, c'est à bon droit que le juge de première instance a conclu qu'il y avait eu manquement dans l'accomplissement des devoirs d'un préposé de l'administration envers le public et que c'était une cause de l'accident. Toutefois, certaines autres fautes ayant contribué à l'accident ont été commises par ceux qui se trouvaient à bord des deux navires. Le fait que le *Transatlantic* n'était pas du bon côté du chenal est en soi une preuve *prima facie* d'une faute de navigation parce que c'est un manquement à un devoir incontestable qui n'est pas excusé par l'état défectueux des balises d'alignement. Les navigateurs ne doivent pas se fier à ces balises exclusivement. La preuve est tout à fait concluante quant à l'imprudence du *Hermes* d'avoir entrepris une rencontre à pleine vitesse en s'engageant dans le chenal, près de l'extrémité du mouillage, sans aucun moyen de s'assurer de l'emplacement de la berge submergée, sauf les balises éloignées que l'on savait être dans une certaine mesure inexactes. La demande reconventionnelle en limitation de responsabilité présentée par l'administration a été rejetée avec raison.

La prétention que si cette Cour impute une faute commune à l'administration et au *Hermes*, les requérantes n'ont pas droit à indemnité envers l'administration pour la part de responsabilité du *Hermes*, vu la possibilité de limitation de cette responsabilité, doit être rejetée. La limitation de la responsabilité est une exception purement personnelle au sens de l'art. 1112 du *Code Civil*. Par conséquent, la limitation de responsabilité à laquelle le propriétaire du *Hermes* peut avoir droit, ne peut pas être invoquée par l'administration contre les requérantes. En vertu de l'art. 1117 du *Code Civil*, l'administration a le droit de réclamer du *Hermes* un montant égal à la part de ce dernier dans leur obligation solidaire.

Parce qu'il s'agit d'une réclamation en vertu du *Code Civil*, la règle de droit maritime énoncée dans

*Shipping Act* is not applicable to the claim of the cargo owners. They are entitled to recover in full from the Crown. However the Crown is entitled by reason of the fault for which the *Transatlantic* is liable, to set off against the share of the ship owner in the total damages recoverable by its assignees, 20 per cent of the whole damages including the loss of the cargo. For this reason, the recovery from the *Hermes* ought to be defined as three eighths of the condemnation including interest and cost, subject to limitation of liability.

Interest of 5 per cent on the amount recoverable should be allowed from the date of the filing of the petition of right. Article 1056c of the *Civil Code* is properly applicable to a claim against the Crown by virtue of the *Crown Liability Act*.

APPEAL from a judgment of Noël J. of the Exchequer Court of Canada<sup>1</sup>, in which the Crown was held liable for a collision between two ships in the St. Lawrence River. Appeal allowed, Pigeon J. dissenting in part.

*Jules Deschênes, Q.C., P. M. Ollivier, Q.C., P. M. Troop, Q.C., and B. M. Deschênes, Q.C.*, for the appellant.

*F. O. Gerity, Q.C., A. S. Hyndman, Q.C., Jean Brisset, Q.C., and P. C. Cathcart*, for the respondents.

The judgment of Fauteux C. J. and of Abbott, Ritchie and Hall JJ. was delivered by

RITCHIE J.—This is an appeal from a judgment of the Exchequer Court of Canada<sup>1</sup> whereby it was found that the displacement of the Pointe du Lac front range light plus the misalignment of the Riviere du Loup range lights was the sole cause of a collision which took place at the Yamachiche Bend in Lake St. Peter between the upbound *M/V Transatlantic* and the downbound *M/V Hermes* in the early morning of April 10, 1965, as a result of which the *Transatlantic* caught fire and sank. The reasons for judgment of the Exchequer Court, rendered by Mr. Justice Noël, are reported in [1969] 1 Ex. C.R. at pages

l'art. 648 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ne s'applique pas à la réclamation des intéressés dans la cargaison. Ils ont le droit de recouvrer leurs dommages en entier de l'administration. Cependant celle-ci a droit, par suite de la faute dont le propriétaire du *Transatlantic* est responsable, de défaillir de la part des dommages recouvrables par ses cessionnaires, 20 pour cent de tout le dommage, y compris la perte de la cargaison. Pour la même raison, la somme recouvrable du *Hermes* devrait être définie comme les trois huitièmes du montant alloué, intérêts et dépens compris, sous réserve de la limitation de responsabilité.

Un intérêt de 5 pour cent sur le montant recouvrable doit être alloué, à compter de la date du dépôt de la pétition de droit. L'article 1056c du *Code Civil* s'applique à une réclamation contre l'administration fédérale en vertu de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*.

APPEL d'un jugement du Juge Noël de la Cour de l'Échiquier du Canada<sup>1</sup>, déclarant la Couronne responsable d'une collision entre deux navires dans le fleuve St-Laurent. Appel accueilli, le Juge Pigeon étant dissident en partie.

*Jules Deschênes, c.r., P. M. Ollivier, c.r., P. M. Troop, c.r., et B. M. Deschênes, c.r.*, pour l'appelante.

*F. O. Gerity, c.r., A. S. Hyndman, c.r., Jean Brisset, c.r., et P. C. Cathcart*, pour les intimées.

Le jugement du Juge en Chef Fauteux et des Juges Abbott, Ritchie et Hall a été rendu par

LE JUGE RITCHIE—L'appel est à l'encontre d'un jugement de la Cour de l'Échiquier du Canada<sup>1</sup> où il a été décidé que le déplacement du feu de direction avant de la Pointe du Lac, d'une part, et le mauvais alignement des feux de direction de la Rivière du Loup, d'autre part, sont la seule cause d'un abordage qui s'est produit au coude de Yamachiche, dans le lac Saint-Pierre, entre le *M/V Transatlantic*, remontant le fleuve, et le *M/V Hermes*, le descendant, tôt le matin du 10 avril 1965; un incendie se déclara sur le *Transatlantic*, qui coula. Les motifs du jugement de la Cour de l'Échiquier, prononcé par le Juge

<sup>1</sup> [1969] 1 Ex.C.R. 117.

<sup>1</sup> [1969] 1 R.C. de l'É. 117.

117 to 240, and I would adopt the following findings of fact which are to be found in those reasons:

1. That at the time of the collision it was a fine day with maximum visibility, little or no wind and virtually no ice of any consequence in Lake St. Peter (page 123).

2. There were a few winter buoys on the north side of the channel between Riviere du Loup and Yamachiche Bend. There were no buoys on the south side of the channel. (page 123).

3. The collision occurred at 0628 hours and about two cables down River from the eastern end of Yamachiche Bend. (page 126).

4. The southerly displacement of the Pointe du Lac front light had reached 25 to 30 feet by the year 1964 and it is not unreasonable to assume that the actual movement by the time of the accident was some 40 feet. (page 135).

5. The pilot of the *Hermes* knew that in 1964 the line up of the lights of Point du Lac did not take a vessel along the center of the channel but somewhat south thereof. (p. 149).

6. Immediately before the collision both vessels were proceeding at full manoeuvring speed, the *Hermes* at 15 knots and the *Transatlantic* at some 12 knots. (page 125).

The stretch of water known as Lake St. Peter is a portion of the St. Lawrence River 6 miles in width, running from southwest to northeast for a distance of some 14 miles through which a ship channel has been dredged to a minimum depth of 35 feet. This channel is 550 feet in width but at the Yamachiche Bend there is an anchorage area where the minimum depth of 35 feet extends over a width of 2000 feet. As a down-bound ship approaches the anchorage area it has available as an aid to navigation the range lights which are known as the Riviere du Loup lights astern, but after entering the broader waters, such a ship comes to a point where the Pointe du Lac range lights are visible ahead, and it is the accepted practice to negotiate the Bend by changing course so as to line up with these latter lights. As the

Noël, sont consignés dans le recueil [1969] 1 R.C. de l'É. pp. 117 à 240; j'adopterai les conclusions de fait suivantes qui se trouvent dans ces motifs:

1. Au moment de l'abordage le temps était au beau, la visibilité à son meilleur; il y avait peu ou point de vent et il n'y avait pour ainsi dire pas de glace pouvant nuire sur le lac Saint-Pierre. (p. 123).

2. Il y avait quelques bouées d'hiver du côté nord du chenal entre la Rivière du Loup et le coude de Yamachiche. Il n'y avait aucune bouée du côté sud du chenal. (p. 123).

3. L'abordage s'est produit à 0628 heures, à peu près à deux encâblures en aval de l'extrémité est du coude de Yamachiche. (p. 126).

4. Le déplacement vers le sud du feu avant de la Pointe du Lac avait atteint de 25 à 30 pieds en 1964; il n'est pas déraisonnable de présumer que le déplacement réel lors de l'accident était de quelque 40 pieds. (p. 135).

5. Le pilote du *Hermes* savait qu'en 1964 l'alignement des feux de la Pointe du Lac n'amenaient pas les bateaux au centre du chenal mais quelque peu au sud. (p. 149).

6. Juste avant l'abordage les deux bateaux se déplaçaient à plein régime, le *Hermes* à 15 nœuds, et le *Transatlantic* à quelque 12 nœuds. (p. 125).

La nappe d'eau connue sous le nom de lac Saint-Pierre fait partie du Saint-Laurent. Large de 6 milles, ses eaux coulent du sud-ouest au nord-est sur une distance de quelque 14 milles; un chenal maritime y a été dragué à une profondeur minimum de 35 pieds. Ce chenal est large de 550 pieds mais au coude de Yamachiche il y a une zone de mouillage où la profondeur minimum de 35 pieds s'étend sur une largeur de 2000 pieds. Lorsqu'un navire descendant le fleuve approche de la zone de mouillage il a à sa disposition comme aides à la navigation les feux de direction appelés feux de la Rivière du Loup à l'arrière, mais une fois engagé dans la partie plus large, il parvient à un endroit où les feux de direction de la Pointe du Lac sont visibles à l'avant. La pratique reconnue pour tourner le

Bend is negotiated, the channel reverts to a width of 550 feet and the Pointe du Lac range lights are intended to indicate the center line of this channel. Although in the summer time there is a buoy placed on the southward side of the channel so as to indicate this turning point, there were no buoys on the southern side of the channel at the time of this accident. It was just after the *Hermes* had made this turn and was lined up on the Point du Lac range lights that the collision occurred.

The two ships came together at 0628 hours of the early morning of the 10th of April, 1965, in broad daylight when the weather was clear, and it is conceded that the lower range light of Pointe du Lac had shifted over the years so that at the time in question it was some 40 feet to the south of its original position, with the result that the line indicated by the lights was some 230 feet south of mid-channel. I agree with the learned trial judge that this factor exposed downbound vessels to the risk of coming dangerously close to the south bank of the channel, and that the collision would probably not have occurred if the light had been in place. This, however, is far from saying that the misalignment of the range light was the sole cause of the accident.

I think it desirable at this stage to indicate the various interests represented in this litigation and in so doing I am greatly assisted by the synopsis prepared by the learned trial judge at pages 119 to 123 of his judgment.

The suppliant, Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, is a hull and machinery underwriter acting herein on its own behalf and also on behalf of all those underwriters concerned or having an interest in certain policies of insurance covering hull and machinery, crew's personal effects and radar and wireless equipment. The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited is the protection and indemnity club in which the *Transatlantic* was entered at the time of the accident. The third suppliant, Fischer Bearings Manufacturing Limited, is acting on its own behalf as a consignee of cargo on board the *Transatlantic* and also on behalf of all those interested in the cargo. The respondent, Her Majesty the Queen, contested the petition and instituted

coude consiste à changer la route de façon à aligner le bateau sur ces derniers feux. Après le coude, la largeur du chenal est de nouveau de 550 pieds; les feux de direction de la Pointe du Lac sont destinés à indiquer la ligne centrale du chenal. En été, une bouée est placée du côté sud du chenal de façon à indiquer cette courbe, mais lors de l'accident il n'y en avait pas. L'abordage s'est produit juste comme le *Hermes* venait de sortir de cette courbe et était aligné sur les feux de direction de la Pointe du Lac.

Les deux navires se sont heurtés à 0628 heures, tôt le matin du 10 avril 1965, en plein jour. Le temps était clair. Il est admis que le feu de direction inférieur de Pointe du Lac s'était déplacé au cours des ans de sorte qu'à la date en question il se trouvait à quelque 40 pides au sud de sa position originale et que la ligne indiquée par les feux se trouvait à quelque 230 pieds au sud du centre du chenal. Je crois comme le savant juge de première instance que cet état de choses exposait les bateaux qui descendaient le fleuve au risque de s'approcher dangereusement de la berge sud du chenal et que l'abordage ne se serait probablement pas produit si le feu avait été en place. Toutefois, cela ne revient pas à dire, loin de là, que le mauvais alignement du feu de direction est la seule cause de l'accident.

Je crois bon de rappeler ici les divers intéressés représentés dans le présent litige; pour ce faire, le sommaire préparé par le savant juge de première instance aux pages 119 à 123 de son jugement m'aide beaucoup.

La requérante, Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, est un assureur maritime de la coque et des machines agissant ici en son propre nom ainsi qu'au nom de tous les assureurs maritimes ayant un intérêt dans certaines polices d'assurance couvrant la coque et les machines, les effets personnels de l'équipage et l'équipement de radar et de télégraphie sans fil. La United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited est l'association de protection et d'indemnisation où le *Transatlantic* était inscrit à l'époque de l'abordage. La troisième requérante, Fischer Bearings Manufacturing Limited, agit en son propre nom comme consignataire de cargaison à bord du *Transatlantic* ainsi qu'au nom de tous ceux qui ont un intérêt dans la cargaison. L'intimée, Sa Majesté

third party proceedings against the Royal Netherland Steamship Company, the owner of the *Hermes*, in which latter proceedings the statement of claim alleged that the collision between the two vessels had been caused by the fault and negligence of the third party and its servants, officers and pilot aboard the *Hermes*. By this proceeding the Crown asks that the third party be condemned to indemnify it for any damage it might be condemned to pay by the judgment to be rendered in the action between it and those representing the *Transatlantic* interests.

The Crown and the Royal Netherlands Steamship Company both claim to be entitled to limit their liability pursuant to different sections of the *Canada Shipping Act*.

The *Hermes* had spent the previous night at Sorel and had left at approximately 5:16 a.m. bound for the open sea, whereas the *Transatlantic*, having berthed at Trois Rivieres on the previous night, had left at about 5:05 a.m. on its route up the River to Montreal. The two ships were of much the same size. The *Hermes* was 420 feet in length, 57.6 feet in width with a gross tonnage of 5,708 tons and a net tonnage of 3,154 tons. She was partly laden with a general cargo of 2,500 tons and was drawing 16.7 feet forward and 20 feet aft.

The *Transatlantic* was 407 feet in length with a mean draft of 19 feet and a width of 54 feet. Her tonnage was 5,521 tons gross and 3,215 tons net.

The course followed by the *Hermes* while in Lake St. Peter is described by the learned trial judge in the following summary at page 124:

At 0535 hours, the lower light of the Ile de Grace leading lights was brought abeam on the port hand and shortly thereafter the *HERMES* entered Lake St. Peter; at 0610 hours, the light pier in the centre of no. 2 curve in Lake St. Peter was brought abeam on the port hand, the bearing being taken on the centre light. The *HERMES* had up to this point guided herself along this course by means of the leading lights known as Riviere du Loup range lights, situated at curve no. 2. . . . These ranges were used to lead the *HERMES* down to curve no. 2 by keep-

La Reine, a contesté la pétition et engagé contre la Royal Netherlands Steamship Company, propriétaire du *Hermes*, des procédures de mise en cause où il est allégué, dans la déclaration, que l'abordage est dû à la faute et à la négligence de la mise-en-cause et de ses préposés, de ses officiers et de son pilote à bord du *Hermes*. La Couronne demande que la mise-en-cause soit condamnée à l'indemniser pour tout dommage qu'elle pourrait être appelée à réparer par le jugement devant être rendu dans l'action entre elle et ceux qui représentent les intérêts du *Transatlantic*.

La Couronne et la Royal Netherlands Steamship Company allèguent toutes deux avoir le droit de limiter leur responsabilité en conformité de certains articles de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Le *Hermes* avait passé la nuit précédente à Sorel qu'il avait quittée vers 5h16 du matin à destination du large. De son côté, le *Transatlantic*, ayant stationné à Trois-Rivières la nuit précédente, avait quitté cet endroit vers 5h05 du matin pour remonter le fleuve vers Montréal. Les deux navires avaient à peu près les mêmes dimensions. Le *Hermes* était long de 420 pieds, large de 57.6 pieds, avait une jauge brute de 5,708 tonneaux et une jauge nette de 3,154 tonneaux. Il était partiellement chargé portant 2,500 tonnes de marchandises diverses et avait un tirant d'eau de 16.7 pieds à l'avant et de 20 pieds à l'arrière.

Le *Transatlantic* était long de 407 pieds, avait un tirant d'eau moyen de 19 pieds et était large de 54 pieds. Il avait une jauge brute de 5,521 tonneaux et une jauge nette de 3,215 tonneaux.

La route suivie par le *Hermes* sur le lac Saint-Pierre est décrite par le savant juge de première instance dans le résumé suivant, p. 124:

[TRADUCTION] A 0535 heures, le feu inférieur des feux de direction de l'Île de Grâce se trouvait par le travers à bâbord; peu après le *HERMES* s'est engagé sur le lac Saint-Pierre; à 0610 heures, le feu sur l'encaissement au centre de la courbe n° 2 du lac Saint-Pierre se trouvait par le travers à bâbord, le relèvement étant pris par rapport au feu central. Sur cette route, le *HERMES* s'était jusqu'alors guidé sur les feux de direction appelés feux de la Rivière du Loup, situés dans la courbe n° 2. . . . Ces feux de direction furent utilisés pour amener le *HERMES*

ing the vessel in line with them and once these ranges were reached, the same front range lights with a different back light, however, were used to guide it further down and beyond this point (by keeping them in line directly astern of the vessel) towards a point in the channel called Yamachiche bend where, at some point in the middle of the bend, other range lights, the Pointe du Lac lights, were available and made use of. Immediately after reaching the curve and whilst steering on the Riviere du Loup downbound ranges, the *HERMES* successively met and passed three inward bound vessels (the *MONTCALM*, the *LUNDEFJELL* and the *THORS-RIVER*) about half a mile to two miles apart from each other without incident; there was no reduction of speed and the ships were passed port to port at a normal and safe meeting distance.

The learned trial judge proceeded to trace the course followed by the *Hermes* after lining up with the Pointe du Lac leading beacons and he stated, at pages 124 and 125, as follows:

... when the vessel had been steadied on her new course, she then made use of what the pilot and her officers considered as the only reliable aid to navigation at that point, namely, the range lights at the lower end of the course known as the Pointe du Lac range lights situated some five miles from Yamachiche bend. The chart on board the *HERMES* at the time ... showed that when the Pointe du Lac range lights came in line, they were intended to show a bearing of 056 degrees 13 minutes and indicate the centre line of the channel.

Having brought herself into position with the two range lights, the *HERMES* proceeded down-stream with the *M/V TRANSATLANTIC* coming upstream some short distance away. Both vessels were proceeding at full manœuvring speed, the *HERMES* at 15 knots and the *TRANSATLANTIC* at some 12 knots. The *M/V TRANSATLANTIC* at this time was also making use of the Pointe du Lac range lights but had them astern instead of having them in front as the *HERMES*.

Both vessels were anticipating a normal port to port meeting, but as the learned trial judge further explains at page 125:

Very shortly after, and at a time when the vessels were about three ship lengths apart and still shaping courses to pass safely and all clear port to port, the

en aval jusqu'à la courbe n° 2 en gardant le bateau aligné sur ceux-ci; une fois ces feux atteints, les mêmes feux de direction avant, mais avec un feu arrière différent, furent utilisés pour le guider plus loin en aval, passé cet endroit (en les gardant alignés directement sur l'arrière du bateau) jusqu'à l'endroit du chenal appelé coude de Yamachiche où, à un certain endroit au milieu du coude, d'autres feux de direction, ceux de la Pointe du Lac, pouvaient être utilisés et l'ont été. Juste après avoir atteint la courbe et tout en gouvernant d'après les feux de direction de la Rivière du Loup pour la navigation descendante, le *HERMES* a successivement rencontré et passé sans incident trois bateaux à destination de l'intérieur (le *MONTCALM*, le *LUNDEFJELL* et le *THORSRIVER*) éloignés l'un de l'autre d'environ un demi-mille à deux milles; la vitesse du bateau n'a pas été réduite et les navires se sont rencontrés bâbord à bâbord à une distance normale et sûre.

Le savant juge de première instance a retracé la route suivie par le *Hermes* après que ce dernier se fut aligné sur les balises de direction de la Pointe du Lac; il dit ce qui suit, pp. 124 et 125:

[TRADUCTION] ... le bateau étant bien mis sur sa nouvelle route, il a utilisé ce que le pilote et les officiers à son bord considéraient comme la seule aide à la navigation sûre, à cet endroit, soit les feux de direction à l'extrémité inférieure de la route appelés feux de direction de la Pointe du Lac et situés à quelque cinq milles du coude de Yamachiche. La carte marine qui se trouvait alors à bord du *HERMES* ... indique qu'une fois alignés les feux de direction de la Pointe du Lac, ils doivent indiquer un relèvement de 056 degrés 13 minutes et la ligne centrale du chenal.

Ayant pris sa position par rapport aux deux feux de direction, le *HERMES* a continué à descendre le fleuve, alors que le *M/V TRANSATLANTIC* remontait celui-ci à une faible distance. Les deux bateaux se déplaçaient à plein régime, le *HERMES* à 15 nœuds et le *TRANSATLANTIC* à quelque 12 nœuds. Le *M/V TRANSATLANTIC* utilisait également les feux de direction de la Pointe du Lac mais les avait sur l'arrière et non sur l'avant comme le *HERMES*.

Les deux bateaux prévoient une rencontre normale bâbord à bâbord, mais comme l'explique le savant juge de première instance, p. 125:

[TRADUCTION] Très peu de temps après, au moment où les bateaux se trouvaient environ à trois longueurs de bateau l'un de l'autre et faisaient encore

head of the *HERMES* swung to port and despite instant corrective starboard helm actions, as observed by the position of the indicators and the fact that the engine was put full speed astern, the head of the *HERMES* still continued to swing rapidly to port. To those on the *TRANSATLANTIC*, this turn to port became increasingly fast until it became obvious that the *HERMES* was out of control and was sheering across the channel and that a collision was inevitable.

A great deal of evidence was called to prove that the violent sheer to port by the *Hermes* which was the immediate cause of the collision was occasioned by her having been brought too close to the south shore of the channel and having thus been exposed to a phenomenon described as bank suction which occurs when, because of a ship's proximity to a channel bank, its stern is drawn closer to the bank and the bow thus moves away from it. The force of this suction is described by Captain Goulet, who has had long experience on the St. Lawrence River, as being proportionate to the speed of the vessel and the proximity of the bank so that the closer the ship is to the bank and the greater her speed, the more suction is felt and the more difficult the vessel is to control. In my opinion the *Hermes* was brought so close to the south shore of the channel that she did become a prey to the forces induced by bank suction which caused her bow to be thrust to port out of control of her rudder and engines and it was the sheer to port so induced which was the immediate cause of the collision with the upbound *Transatlantic*.

The learned trial judge was of opinion that the reason for the *Hermes* being brought so far to the south as to be subject to bank suction was the fact that her pilot was entitled to rely and did rely upon the position of the Pointe du Lac range lights as giving him a safe passage through the narrow area of deep water as he entered the cut at the east end of the anchorage and that the misalignment of these lights was therefore the sole cause of the collision.

The appellant, however, contends that the pilot of the *Hermes* should have known that the range

route de façon à se rencontrer en sécurité bâbord à bâbord, l'avant du *HERMES* tourna à bâbord et malgré des manœuvres immédiates de correction à tribord à l'aide du gouvernail, comme on l'observa par la position des indicateurs, et bien que les machines aient été mises toute vitesse en arrière, l'avant du *HERMES* continua à tourner rapidement à bâbord. Pour ceux qui se trouvaient à bord du *TRANSATLANTIC*, cette déviation à bâbord devint de plus en plus rapide jusqu'à ce qu'il devint évident que le *HERMES*, n'étant plus manœuvrable, faisait une embardée en travers du chenal, et que l'abordage était inévitable.

Un grand nombre de témoins ont été appelés pour prouver que l'embardée violente du *Hermes* à bâbord, la cause immédiate de l'abordage, était due à ce que celui-ci avait été amené trop près de la berge sud du chenal et avait donc été exposé à un phénomène qu'on appelle le phénomène de la succion de la berge et qui se produit lorsque l'arrière d'un navire qui passe à proximité de la berge du chenal est entraîné plus près de la berge alors que son avant en est éloigné. La force de la succion est décrite par le capitaine Goulet, qui a une longue expérience sur le Saint-Laurent, comme étant proportionnelle à la vitesse du bateau et à la proximité de la berge, de sorte que plus le navire se trouve près de la berge et plus sa vitesse est grande, plus la succion est ressentie et plus le bateau est difficile à manœuvrer. A mon avis, le *Hermes* a été amené si près du côté sud du chenal qu'il a subi l'action des forces engendrées par la succion de la berge, ce qui a fait que son avant a été poussé à bâbord n'obéissant plus au gouvernail ou aux machines; c'est cette embardée à bâbord qui est la cause immédiate de l'abordage avec le *Transatlantic* remontant le fleuve.

Le savant juge de première instance est d'avis que si le *Hermes* a été amené si loin au sud qu'il s'est trouvé soumis à la succion de la berge, c'est parce que son pilote avait le droit de se fier et s'était fié à la position des feux de direction de la Pointe du Lac, qui devaient lui permettre de traverser sans danger le passage en eau profonde dans lequel il s'engageait à l'extrême est du mouillage, et que le mauvais alignement de ces feux est donc la seule cause de l'abordage.

Toutefois, l'appelante soutient que le pilote du *Hermes* aurait dû savoir qu'il était impossible de

lights which had to his knowledge been out of line in 1964 could not be relied upon to ensure a safe passing of the approaching vessel.

As I have indicated, the fact was that in 1964 the lower light of the Pointe du Lac range lights had shifted from 25 to 35 feet to the southward and in this regard pilot Belisle of the *Hermes* testified:

[TRANSLATION] It was known that the lights were a little to the south of the center of that area.

After having made the turn so as to line up with the Pointe du Lac lights, pilot Belisle, who had just negotiated a difficult bend, was faced with an upbound ocean going vessel almost immediately ahead of him which was also travelling at its full speed (12 knots). The situation at this time was that the pilot knew that by following the range lights he would be put somewhat to the south of the center line of the channel and he appears to have taken it for granted that the approaching vessel was on the northern side. As a matter of fact, as will hereafter appear, the *Transatlantic* was slightly to the south of the center line, but this was not appreciated on board the *Hermes*. I think that it must be accepted that pilot Belisle did not know where his ship was in the channel when he entered the cut at the east end of the anchorage, and it is also apparent that he did not know where the *Transatlantic* was in relation to the banks of the channel. Under these circumstances pilot Belisle does not appear to have sought any means of determining the position with more accuracy but was content to rely upon the range lights without reducing speed.

As I have indicated, at the time of the accident there were spar buoys placed on the northern side of the channel and according to the evidence of the pilot Vallee of the *Transatlantic*, he had inquired from the signal service and been advised that these buoys had been checked the day before. In my opinion, having regard to the provisions of s. 10(4) of the Pilotage Regulations, pilot Belisle should have been in the possession of the same information. The section in question reads:

10. (4) Every pilot shall, before his departure to pilot any vessel, comply with any standing orders

se fier aux feux de direction qui, à sa connaissance, n'étaient pas alignés en 1964, pour renconter sans danger l'autre bateau.

Comme je l'ai signalé, en 1964, le feu inférieur des feux de direction de la Pointe du Lac s'était déplacé de 25 à 35 pieds vers le sud; à ce sujet, le pilote Bélisle, du *Hermes*, a témoigné ainsi:

On savait que les lumières étaient un peu au sud, du centre de cette partie-là.

Après avoir tourné de façon à s'aligner sur les feux de la Pointe du Lac, le pilote Bélisle, qui venait juste de passer une courbe difficile, fit face presque juste devant lui à un bateau de haute mer remontant le fleuve; ce bateau se déplaçait également à sa vitesse maximale (12 nœuds). La situation à ce moment-là était la suivante: le pilote savait qu'en suivant les feux de direction, il se retrouverait quelque peu au sud de la ligne centrale du chenal; il semble avoir pris pour acquis que le bateau venant en sens inverse se trouvait du côté nord. De fait, comme nous le verrons plus loin, le *Transatlantic* se trouvait un peu au sud de la ligne centrale, mais on ne s'en est pas aperçu sur le *Hermes*. Je crois qu'il faut reconnaître que le pilote Bélisle ignorait la position de son navire dans le chenal lorsqu'il s'est engagé dans le passage à l'extrême est du mouillage. Il est également évident qu'il ignorait où se trouvait le *Transatlantic* par rapport aux berges du chenal. Dans ces circonstances, le pilote Bélisle ne semble pas avoir tenté, par quelque moyen que ce soit, de déterminer la position avec plus d'exactitude, mais il s'est contenté de se guider sur les feux de direction sans réduire la vitesse du bateau.

Comme je l'ai signalé, au moment de l'accident, il y avait des bouées-espars du côté nord du chenal. Selon le témoignage du pilote du *Transatlantic*, M. Vallée, celui-ci s'était renseigné auprès du service des signaux qui lui avait dit que les bouées avaient été inspectées la veille. À mon avis, eu égard à l'art. 10(4) du règlement sur le pilotage, le pilote Bélisle aurait dû avoir les mêmes renseignements. L'article en question se lit ainsi:

10.(4) Tout pilote devra, avant de partir pour aller piloter un navire, observer tous les ordres per-

made by the Supervisor and shall obtain from the pilotage office information as to the state of the buoys, beacons and channels in the District.

Bélisle did not make any inquiries but acted on the assumption that the buoys were not a reliable guide in winter time. The learned trial judge expressed the view that neither of the vessels would have been justified in placing any reliance on the spar buoys having regard to the notice to mariners issued by the Director of Marine Works of the Department of Transport on the 13th of November 1964 and numbered 932 which reads:

Commercial shipping using the St. Lawrence River Ship Channel between Montreal and Quebec is hereby warned that floating aids to navigation cannot be depended upon after November 30 owing to possible ice conditions

and Mr. Justice Noël, speaking of the fact that the *Transatlantic* was in a better position to use the northerly buoys than the *Hermes*, said at page 162:

... they were also subject to the admonition of November 13, 1965, (this should obviously read 1964) issued by respondent that they should not rely on them during winter navigation, but use instead fixed aids, such as the range lights of Pointe du Lac. Having regard to this advice, the use of these lights in the same manner as they had been using them in 1964 and without any reason to anticipate that circumstances had changed in the meantime, was not, in my opinion, negligence, and cannot be regarded as a cause of the collision.

With the greatest respect, it appears to me that the learned trial judge has very substantially overstated the terms of the notice to mariners (No. 932) which is reproduced at page 127 of his judgment in the form in which it appears in paragraph 14 of the suppliants' petition. The notice makes no reference to the use of the range lights of Pointe du Lac and in my opinion, in the present case, as the northern spar buoys were in place, it would have been prudent to make use of them.

In my opinion a reasonably careful and cautious pilot faced with the conditions which confronted Bélisle before he left the anchorage

manents édictés par le Surveillant et obtenir du bureau du pilotage des renseignements sur l'état des bouées, des phares et des chenaux dans la circonscription.

Bélisle ne s'est pas renseigné, présumant plutôt que les bouées n'étaient pas un guide sûr en hiver. Le savant juge de première instance a exprimé l'avis qu'aucun des deux bateaux n'aurait été fondé à se fier aux bouées-espars, vu l'avis aux navigateurs publié par le Directeur des travaux maritimes du ministère des Transports le 13 novembre 1964, numéro 932, qui se lit ainsi:

[TRADUCTION] Ceux qui font de la navigation commerciale en empruntant le chenal maritime du Saint-Laurent entre Montréal et Québec sont par le présent avis prévenus qu'il est impossible de se fier aux moyens d'indications flottants après le 30 novembre, vu la possibilité de glace.

Le Juge Noël, parlant du fait que le *Transatlantic* se trouvait dans une meilleure situation que le *Hermes* pour utiliser les bouées situées du côté nord, a dit (p. 162):

[TRADUCTION] ... ils étaient également soumis à l'avertissement du 13 novembre 1965 (de toute évidence, ce devrait être 1964), publié par l'intimée: ils ne devraient pas se fier à ces bouées à l'époque de la navigation hivernale, mais utiliser plutôt les moyens d'indications fixes, comme les balises de la Pointe du Lac. Eu égard à cet avis, le fait d'utiliser ces feux de la même façon qu'en 1964 et sans aucune raison de croire que les circonstances avaient changé dans l'intervalle, ne constitue pas, à mon avis, une négligence et ne peut pas être considéré comme une cause de l'abordage.

En toute déférence, il me semble que le savant juge de première instance a donné une portée beaucoup trop étendue à l'avis aux navigateurs (n° 932), reproduit à la page 127 de son jugement en la même forme qu'au paragraphe 14 de la pétition des requérantes. Dans cet avis, il n'est aucunement fait mention de l'utilisation des feux de direction de la Pointe du Lac; à mon avis, dans ce cas-ci, étant donné que les bouées-espars du côté nord se trouvaient en place, il aurait été prudent de les utiliser.

A mon avis, un pilote raisonnablement prudent et diligent faisant face aux mêmes conditions que le pilote Bélisle avant de quitter la zone de mouil-

area would have reduced speed or stopped so as to ensure that he would meet the upbound vessel in the wider part of the channel and I think that he was guilty of negligence which contributed to the collision in continuing at full speed into the narrower waters without being sure of the accuracy of the range lights or the position of the *Transatlantic* in the channel. In this regard, pilot Belisle gave the following somewhat extraordinary evidence:

[TRANSLATION] Q. On April tenth (10th), did you consider the possibility of meeting the *TRANSATLANTIC* in the anchorage, when you saw it some distance away?

A. Oh yes, if I were going to meet it, it would be in the anchorage, I was the down bound ship, "le bateau descendant".

Q. Did you consider this possibility, of meeting it in the anchorage?

A. No, perhaps I might have done so, but I did not consider the danger that might be involved.

It appears to me to be obvious that pilot Belisle must have known that he was going to have to meet the *Transatlantic* and his answers appear to indicate that he appreciated the desirability of waiting in the anchorage.

It is said on behalf of the *Hermes* that on her way down from Sorel to the anchorage area she had passed three vessels in safety and that she had passed other vessels below the anchorage in reliance on the Pointe du Lac range lights as they existed in 1964. I do not think that any of these arguments is sufficient to justify the course taken by the *Hermes* in advancing towards a position of potential danger at full speed and without having ascertained with certainty its position in the channel. The finding of the learned trial judge that there was no negligence on the part of the *Hermes* is expressed in his reasons for judgment at page 154 in the following terms:

The navigators of the *HERMES* (and in particular the master and officers) however, had no way of knowing at the time, and there is no reason why they should have apprehended that they were being led astray by the range lights into an area in proximity to the bank (the latter being covered with water and not perceptible in any manner) where there was danger of bank effect. Under these circumstances, it is difficult to see how they can be faulted for the

large aurait réduit la vitesse du bateau ou stoppé de façon à s'assurer qu'il rencontrera le bateau remontant le fleuve dans la partie la plus large du chenal; je crois qu'il a été coupable de négligence qui a contribué à l'abordage en poursuivant sa route à toute vitesse dans la passe plus étroite sans être sûr de l'exactitude des feux de direction ou de la position du *Transatlantic* dans le chenal. A ce sujet, le pilote Bélisle a rendu le témoignage suivant, quelque peu extraordinaire:

Q. Le dix (10) avril, est-ce que vous avez considéré la possibilité de rencontrer le *TRANSATLANTIC* dans l'ancre, lorsque vous l'avez vu de plus loin?

R. Ah! bien, là, s'il avait fallu le rencontrer, je l'aurais rencontré dans l'ancre, j'étais le bateau 'down bound ship', le bateau descendant.

Q. Est-ce que vous avez considéré cette possibilité-là, de le rencontrer dans l'ancre?

R. Non, j'aurais pu peut-être le faire, mais j'ai pas considéré les dangers qu'il pouvait y avoir.

Il me semble évident que le pilote Bélisle devait savoir qu'il allait avoir à rencontrer le *Transatlantic* et ses réponses semblent indiquer qu'il savait qu'il était souhaitable d'attendre dans le mouillage.

En faveur du *Hermes*, on dit qu'en descendant de Sorel vers la zone de mouillage il avait rencontré trois bateaux en toute sécurité et qu'il avait rencontré d'autres bateaux en aval du mouillage en se fiant aux feux de direction de la Pointe du Lac, tels qu'ils existaient en 1964. Je ne crois pas qu'aucun de ces arguments suffise à justifier la route qu'a prise le *Hermes* en s'acheminant vers une position qui pouvait être dangereuse, à toute vitesse et sans s'être assuré de sa position dans le chenal. La conclusion du savant juge de première instance que le *Hermes* n'avait pas été négligent est énoncée dans ses motifs de jugement dans les termes suivants (p. 154):

[TRADUCTION] Toutefois, les navigateurs du *HERMES* (et en particulier le capitaine et les officiers) ne pouvaient pas savoir à ce moment-là, et il n'y a aucune raison pour laquelle ils auraient dû s'en rendre compte, qu'ils étaient amenés par les feux de direction à proximité de la berge (cette dernière étant recouverte d'eau et n'étant absolument pas visible), où il y avait risque de succion de la berge. Dans ces circonstances, il est difficile de voir

speed at which their vessel was operated at the time (15 knots) even if such speed would increase the unforeseeable bank effect on their vessel. Had the *HERMES* been on the course on which the lights would have guided her in 1964, as the pilot was entitled to assume that she was, with the ranges in line, there was no imprudence in entering the cut at the east end of the anchorage at full manoeuvering speed and there would have been no accident had this been the case.

In my view the actions of the *Hermes* is not to be judged in terms of the knowledge of her master and officers. Belisle, a pilot with long experience in the St. Lawrence River, was operating in broad daylight under conditions of perfect visibility and could have made use of the spar buoys on the north side of the channel in order to assist him in determining how far south of the center line his ship was heading. After careful consideration of all the circumstances, I am satisfied for the reasons which I have indicated, that the actions taken and the course followed by pilot Belisle amounted to negligence and that this negligence contributed to the collision.

The learned trial judge notes that the experienced assessor who sat with him at the trial agrees that "there was no imprudence in entering the cut . . . at full manoeuvring speed . . ." but it is worth observing the trial judge's comment on the assessor's opinion where he reports at page 154 that:

He added, however, that after listening to the evidence in this case, he thought it would be a good thing for the authorities to regulate the speed of vessels during winter navigation in this channel.

In my view it would not only be "a good thing for the authorities to regulate the speed of vessels" under the circumstances here disclosed, but it would have been the prudent thing for pilot Belisle to so regulate the speed of the *Hermes* as he left the Yamachiche anchorage on the day in question.

The pilot of the *M/V Transatlantic* stated that at a distance of 3 miles he noticed that the *Hermes* was acting strangely. At this time the *Hermes* was still in the anchorage and the learned trial judge found that she had been led somewhat to the south of her proper course because of the

comment ils peuvent être considérés comme fautifs à cause de la vitesse à laquelle ils conduisaient leur bateau à ce moment-là (15 nœuds) même si cette vitesse accroissait l'action imprévisible de la berge sur leur bateau. Si le *HERMES* s'était trouvé sur la route où les feux l'auraient amené en 1964, comme le pilote avait le droit de le présumer, avec les balises de direction alignées, il n'aurait pas été imprudent de s'engager dans le passage à l'extrémité est du mouillage à plein régime et dans ce cas il n'y aurait pas eu d'accident.

A mon avis, la manœuvre du *Hermes* ne doit pas être appréciée d'après ce que le capitaine et les officiers à son bord savaient. Bélisle, pilote ayant une longue expérience sur le Saint-Laurent, naviguait en plein jour dans des conditions de parfaite visibilité et aurait pu utiliser les bouées-espars du côté nord du chenal pour déterminer à quelle distance au sud de la ligne centrale son navire se dirigeait. Après un examen soigneux de toutes les circonstances, je suis convaincu, pour les motifs que j'ai exposés, que les manœuvres effectuées et la route suivie par le pilote Bélisle équivalent à une négligence et que cette négligence a contribué à l'abordage.

Le savant juge de première instance a fait remarquer que l'assesseur expérimenté qui siégeait à l'audition avec lui convient que: [TRADUCTION] «il n'était aucunement imprudent de s'engager dans le passage . . . à plein régime . . .» mais il importe de prendre note de l'observation du juge de première instance sur l'avis de l'assesseur (p. 154):

[TRADUCTION] Toutefois, il a ajouté qu'après avoir entendu les témoignages en l'espèce il croyait qu'il serait bon que les autorités réglementent la vitesse des bateaux sur le chenal en navigation hivernale.

A mon avis, non seulement «il serait bon que les autorités réglementent la vitesse des bateaux» dans les circonstances décrites en l'espèce, mais il aurait été prudent pour le pilote Bélisle de régler ainsi la vitesse du *Hermes* en quittant le mouillage de Yamachiche ce jour-là.

Le pilote du *M/V Transatlantic* a déclaré avoir remarqué, alors qu'il se trouvait à une distance de trois milles du *Hermes*, que ce dernier se comportait de façon étrange. A ce moment-là le *Hermes* se trouvait encore dans le mouillage et le savant juge de première instance a conclu qu'il

displacement of the Riviere du Loup lights. He did not, however, think that her movements had been as strange as those described by the *Transatlantic* pilot. In any event, the *Transatlantic* did nothing to reduce speed or otherwise prepare for potential difficulty and by the time she was 1/2 to 3/4 of a mile away it was apparent that the *Hermes* was in real difficulty and that she was making her turn into the cut more suddenly than she should have done. This pilot stated that he was being guided by the northerly buoys which he knew to be in place, but I am nevertheless in agreement with the learned trial judge that as the two vessels approached each other, the *Transatlantic* was not on the northern side of the channel but probably on the center part or even somewhat to the south thereof and it follows that I agree with the finding that she was not as close to the north buoys as her pilot said she was. The learned trial judge attributes her position to the misalignment of the range lights, but it seems to me to be clear from the pilots' own evidence, that he had ample opportunity to rely upon the buoys which he knew to be in place.

To travel under the conditions existing on the day in question through comparatively narrow waters at full manoeuvring speed when it was apparent that there was an approaching ship which was already in difficulty, appears to me to have been a breach of the duty which a careful and prudent pilot owes to others who are using the waters in which he is navigating. In this regard, it appears to me to be helpful to refer to s. 12 of the St. Lawrence River Regulations which stipulates that:

A vessel navigating against the current or tide shall before meeting another vessel at any sharp turn or narrow passage, or where the navigation is intricate, stop, and if necessary, come to a position of safety below or above the point of danger and there remain until the channel is clear.

The pilot of the *Transatlantic* was navigating against the current and should have realized before the *Hermes* left the anchorage area that he was going to be faced with a situation where navigation would be intricate. If he had complied

avait été amené quelque peu au sud de la bonne route à cause du déplacement des feux de la Rivière du Loup. Toutefois, il ne croyait pas que ses mouvements avaient été aussi étranges que le disait le pilote du *Transatlantic*. De toute façon, le *Transatlantic* n'a rien fait pour réduire sa vitesse ou se préparer de quelque autre façon à faire face à une difficulté éventuelle; à une distance de  $\frac{1}{2}$  à  $\frac{3}{4}$  de mille, il devint évident que le *Hermes* était réellement en difficulté et qu'il tournait dans le passage plus soudainement qu'il n'aurait dû. Ce pilote a affirmé s'être guidé sur les bouées du côté nord qu'il savait être en place, mais, comme le savant juge de première instance, je crois qu'au moment où les deux bateaux s'approchaient l'un de l'autre, le *Transatlantic* n'était pas du côté nord du chenal mais probablement au centre ou même quelque peu au sud; je souscris donc à la conclusion qu'il ne se trouvait pas aussi près que son pilote l'affirme des bouées du côté nord. Le savant juge de première instance attribue cette position au mauvais alignement des feux de direction, mais il me semble être clair d'après le propre témoignage du pilote, qu'il a eu amplement l'occasion de se guider sur les bouées qu'il savait être en place.

Se déplacer dans les conditions qui existaient le jour en question dans une passe assez étroite à plein régime lorsque, de toute évidence, il y a un navire venant en sens inverse qui se trouve déjà en difficulté, me paraît être un manquement au devoir qu'un pilote diligent et prudent a envers les autres qui naviguent dans les mêmes eaux que lui. A ce sujet, il me semble utile de se reporter à l'art. 12 du Règlement sur le fleuve Saint-Laurent qui décrète ce qui suit:

Un navire naviguant contre le courant ou la marée doit, avant de rencontrer un autre navire dans une courbe accentuée ou un passage étroit, ou à tout endroit où la navigation est difficile, stopper et, au besoin, se placer hors de danger en aval ou en amont de l'endroit dangereux et y demeurer jusqu'à ce que le chenal soit libre.

Le pilote du *Transatlantic* naviguait contre le courant; il aurait dû se rendre compte, avant que le *Hermes* quitte la zone de mouillage, qu'il allait faire face à une situation où la navigation serait difficile. S'il s'était conformé à l'art. 12 du règle-

with section 12 of the Regulations when he first saw the difficulties of the *Hermes*, it is quite possible that the accident would never have taken place. As I have indicated, the initial cause of this collision was the misplacement of the Point du Lac range light, but the collision, in my opinion, became inevitable when the two ships continued to approach each other at full speed under the circumstances which I have outlined. There is considerable evidence concerning the action taken by both ships after the *Hermes* entered the narrower waters and started to be affected by bank suction. In my view at this stage the collision was inevitable and if it was an error in judgment of the *Hermes* to put her engines full astern, it was an error made in the most stringent circumstances and in the hope of avoiding imminent disaster.

In my opinion a major share of the blame for this collision should be borne by the appellant because, for the reasons stated by the learned trial judge, I am of opinion that there was a breach of duty on the part of servants of the Crown responsible for the care and maintenance of the range lights at Pointe du Lac and Riviere du Loup upon which lights mariners were entitled to place reliance. I agree with the learned trial judge that the evidence supports the finding of liability on the part of the Crown such as was found to exist in the case of *Grossman v. The King*<sup>2</sup>, and I further agree that for the reasons which he has stated, the Crown is not entitled to limit its liability under the provisions of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1952, c. 29, s. 660.

The liability to make good the damage occasioned by this collision should be borne 50 per cent by the appellant, 30 per cent by those responsible for the navigation of the *M/V Hermes*, and 20 per cent by those responsible for the *M/V Transatlantic*.

As I see no reason to disturb the findings of fact made by the learned trial judge to the effect that the capsizing of the *Transatlantic* on the evening of the 10th of April was not a natural and direct consequence of the collision which had

ment lorsqu'il a constaté pour la première fois que le *Hermes* se trouvait en difficulté, il est fort possible que l'accident ne se serait jamais produit. Comme je l'ai signalé, la cause initiale de l'abordage est le déplacement du feu de direction de la Pointe du Lac, mais à mon avis, l'abordage devint inévitable quand les deux navires continuèrent à s'approcher l'un de l'autre à toute vitesse dans les circonstances que j'ai signalées. Il existe une preuve abondante quant aux manœuvres que les deux bateaux ont effectuées, lorsque le *Hermes*, engagé dans la passe plus étroite, eut commencé à subir la succion de la berge. A mon avis, l'abordage à ce moment-là, était inévitable; si le *Hermes* a commis une erreur de jugement en mettant ses machines en arrière toute, c'était une erreur commise dans les circonstances les plus graves et dans l'espoir d'éviter le désastre imminent.

A mon avis, l'appelante doit être tenue pour une part importante, responsable de l'abordage, parce que, pour les motifs exposés par le savant juge de première instance, je suis d'avis que les préposés de la Couronne chargés du soin et de l'entretien des feux de direction de la Pointe du Lac et de la Rivière du Loup, feux auxquels les navigateurs avaient le droit de se fier, ont manqué à leur devoir. Je crois comme le savant juge de première instance que la preuve étaye la conclusion que la Couronne est responsable, comme elle a été jugée l'être dans l'arrêt *Grossman c. Sa Majesté Le Roi*<sup>2</sup>. Pour les motifs qu'il a exposés, je crois en outre que la Couronne n'a pas le droit de limiter sa responsabilité en vertu des dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1952, c. 29, art. 660.

La responsabilité quant à la réparation du dommage causé par cet abordage devrait être répartie ainsi: 50 pour cent pour l'appelante, 30 pour cent pour ceux qui étaient responsables de la conduite du *M/V Hermes* et 20 pour cent pour ceux qui étaient responsables du *M/V Transatlantic*.

Comme je ne vois pas de raison de modifier cette conclusion de fait du savant juge de première instance que le chavirement du *Transatlantic*, le soir du 10 avril, n'est pas une conséquence naturelle et directe de l'abordage qui s'était

<sup>2</sup> [1952] 1 S.C.R. 571, [1952] 2 D.L.R. 241.

<sup>2</sup> [1952] 1 R.C.S. 571, [1952] 2 D.L.R. 241.

taken place 12 hours earlier, I would dismiss the cross appeal of the respondent United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Limited.

No blame attaches to those interested in the cargo who are entitled to recover 100 per cent of their damages. As the obligation to the cargo owners' representatives arises from the common fault of the appellant and the two ships concerned, the provisions of art. 1106 C.C. must govern. That article reads:

1106. The obligation arising from the common offence or quasi-offence of two or more persons is joint and several.

In the result, the suppliants, other than Fischer Bearings Manufacturing Limited, which represents the cargo interests, will recover 80 per cent of their damages from the appellant. Fischer Bearings Manufacturing Limited, however, recovers 100 per cent of its damages from the appellant, but the appellant is entitled to recover 20 per cent of such amount from the representatives of the owners of the *Transatlantic*.

Subject to the disposition which may hereafter be made of the third party's counter-claim for limitation of liability, the appellant is entitled to recover from the third party 30 per cent of the total damages sustained by those on whose behalf claim has been made by the suppliants.

The damages should bear interest at the rate of 5 per cent from the day of the deposit of the Petition of Right in accordance with the provisions of art. 1056c C.C., s. 3(1)(a) and 2(d) of the *Crown Liability Act*, 1952-53 (Can.), c. 30 and s. 3 of the *Interest Act*, R.S.C. 1952, c. 156. In this regard I agree with the careful reasoning of the learned trial judge at pages 232 to 240 of his reasons for judgment.

The appeal should be allowed and the judgment of the Exchequer Court varied by replacing para. 1 and 2 by the following:

1. The suppliant's Petition of Right is maintained with costs and the suppliants, other than

produit 12 heures auparavant, je suis d'avis de rejeter l'appel incident de l'intimée United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Limited.

Rien n'est reproché à ceux qui ont un intérêt dans la cargaison; ils ont le droit d'obtenir réparation pour la totalité de leurs dommages. Comme l'obligation envers ceux qui représentent les propriétaires de la cargaison découle de la faute conjugée de l'appelante et des deux navires impliqués, l'art. 1106 C.C. doit s'appliquer. Cet article se lit ainsi:

1106. L'obligation résultant d'un délit ou quasi-délit commis par deux personnes ou plus est solidaire.

En définitive, les requérantes, sauf Fischer Bearings Manufacturing Limited, qui représente ceux qui ont un intérêt dans la cargaison, obtiendront réparation à l'encontre de l'appelante jusqu'à concurrence de 80 pour cent de leurs dommages. Toutefois, Fischer Bearings Manufacturing Limited obtiendra réparation à l'encontre de l'appelante pour la totalité de ses dommages, mais cette dernière a le droit de recouvrer 20 pour cent de ce montant de ceux qui représentent les propriétaires du *Transatlantic*.

Sous réserve de la décision qui peut être rendue quant à la demande reconventionnelle en limitation de responsabilité de la mise-en-cause, l'appelante a le droit d'obtenir réparation de la mise-en-cause jusqu'à concurrence de 30 pour cent de l'ensemble des dommages subis par ceux au nom desquels une réclamation a été faite par les requérantes.

Le montant des dommages devrait porter intérêt au taux de 5 pour cent à compter du jour du dépôt de la pétition de droit en conformité des art. 1056c C.C., 3(1)(a) et 2(d) de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, 1952-53 (Can.), c. 30, et de l'art. 3 de la *Loi sur l'intérêt*, S.R.C. 1952, c. 156. A cet égard, je souscris au raisonnement soigneux du savant juge de première instance, pp. 232 à 240 de ses motifs.

Je suis d'avis d'accueillir l'appel et de modifier le jugement de la Cour de l'Échiquier en remplaçant les par. 1 et 2 par les suivants:

1. Il est fait droit avec dépens à la pétition de droit des requérantes; il est déclaré que les re-

Fischer Bearings Manufacturing Limited, declared entitled to 80 per cent of whatever damages may be assessed from the respondent; the suppliant Fischer Bearings Manufacturing Limited is entitled to the full amount of its damages from the respondent and the latter is entitled to deduct 20 per cent of such amount from the other suppliants, representing the owners of the *Transatlantic*, with interest on the net amounts at the rate of 5 per cent per annum from the date of the deposit of the Petition of Right.

2. The third party proceedings taken by respondent against the third party defendant are maintained with costs and the respondent is entitled to recover from the defendant thirty per cent of the total damages sustained by those on whose behalf claim has been made by the suppliants, including a proper proportion of interest and costs, subject to whatever order may be made on the third party defendant's counter-claim for limitation of liability.

The case should be referred back to the Exchequer Court for the disposition of the counter-claim by the third party defendant and the assessment of the suppliants' damages.

The appellant having achieved substantial success in this appeal will have its costs in this Court against the respondents other than Fischer Bearings Manufacturing Limited which is entitled to its costs throughout and I would not disturb the order as to costs in the Exchequer Court in respect of the other suppliants. The Crown will have its costs against the third party throughout.

**PIGEON J. (dissenting in part)**—On April 10, 1965, shortly after 5.00 a.m., the *M.V. Transatlantic* and the *M.V. Hermes* went on their way in the St. Lawrence River. The ice was not completely gone and, under the rules governing winter navigation, sailing was not permitted in the darkness. The *Transatlantic* upbound had put in at Trois-Rivières, the *Hermes* downbound, at Sorel. The two ships were therefore due to meet

quérantes, sauf Fischer Bearings Manufacturing Limited, ont le droit de recouvrer de l'intimée 80 pour cent du montant fixé pour les dommages; la requérante Fischer Bearings Manufacturing Limited a le droit de recouvrer de l'intimée le plein montant de ses dommages et cette dernière a le droit de déduire 20 pour cent de ce montant de celui qui est accordé aux autres requérantes représentant les propriétaires du *Transatlantic*, avec un intérêt au taux de 5 pour cent l'an sur les montants nets, à compter de la date du dépôt de la pétition de droit.

2. Il est fait droit avec dépens aux procédures de mise en cause engagées par l'intimée contre la mise-en-cause défenderesse, et l'intimée a le droit de recouvrer de la défenderesse trente pour cent du total des dommages subis par ceux au nom desquels les requérantes ont fait une réclamation, y compris la proportion pertinente de l'intérêt et des dépens, sous réserve de toute ordonnance future à l'égard de la demande reconventionnelle en limitation de responsabilité faite par la mise-en-cause défenderesse.

L'affaire devrait être renvoyée à la Cour de l'Échiquier pour qu'elle se prononce sur la demande reconventionnelle de la mise-en-cause défenderesse et fixe le montant des dommages des requérantes.

Comme dans le présent appel il est fait droit en grande partie à la réclamation de l'appelante, cette dernière aura ses dépens en cette Cour contre les intimées, sauf Fischer Bearings Manufacturing Limited, qui a droit à ses dépens en toutes les Cours; je suis d'avis qu'il n'y a pas lieu de modifier l'ordonnance sur les dépens en la Cour de l'Échiquier en ce qui concerne les autres requérantes. La Couronne aura ses dépens en toutes les Cours contre la mise-en-cause.

**LE JUGE PIGEON (dissident en partie)**—Le 10 avril 1965, peu après 5 h. du matin, le *M.V. Transatlantic* et le *M.V. Hermes* se mirent en route sur le Saint-Laurent. Il restait encore de la glace et les règles de la navigation hivernale interdisaient de naviguer dans l'obscurité. Le *Transatlantic*, qui remontait le fleuve, avait relâché à Trois-Rivières; le *Hermes*, qui le descendait, avait relâché à Sorel. Les deux navires devaient donc

in Lake St. Peter. It was a fine day with perfect visibility, practically no wind and virtually no ice floes in the lake.

The two ships were of almost equal size. The *Transatlantic* was 407 feet long, 54 feet wide, drawing 19 feet and bearing 5,521 tons gross. The *Hermes* was 420 feet long, 57.7 wide, drawing as partly loaded 16.7 feet forward and 20 feet aft, her gross tonnage was 5,708 tons. Both were proceeding at full manoeuvering speed i.e. about 12 knots for the *Transatlantic*, 15 knots for the *Hermes*.

Lake St. Peter is a stretch of the River St. Lawrence some 6 miles wide and 14 miles long, running from south-west to north-east. The natural depth is only about 10 feet but a ship channel has been dredged to a minimum of 35 feet. There are several bends one of which, a little below the middle of the lake, is known as the Yamachiche bend. The channel was at the time 550 feet wide, but, on the south side of the Yamachiche bend, a wide anchorage had been dredged extending the width to some 2,000 feet over something like a mile. At that point, a down bound ship comes guided by what is known as the Rivière du Loup Range from curve no. 2 above until she reaches, more than half way down the wide anchorage, the intersection of the Point du Lac Range. This is a very long range that was then marked by a rear light on shore and a front light on a crib built for that purpose in the lake outside the channel more than a mile off shore. There were some winter buoys, spar buoys, marking the north side of the channel. The southern side was unmarked.

The *Hermes* went past the lower end of the anchorage while the *Transatlantic* was getting close. It was soon apparent when the latter was only three ship lengths away, that the *Hermes* was sheering to port. It is not now disputed that this was due to bank suction. The sheering could not be counteracted by helm action. The engine was reversed while the *Transatlantic* was veering to starboard. A collision occurred about three ship lengths below the end of the anchorage. As a re-

se rencontrer sur le lac Saint-Pierre. Le temps était beau, la visibilité, parfaite. Il n'y avait presque pas de vent et pratiquement pas de glace à la dérive.

Les deux navires ont presque les mêmes dimensions. Le *Transatlantic* mesure 407 pieds sur 54, a un tirant d'eau de 19 pieds et une jauge brute de 5,521 tonneaux. Le *Hermes* mesure 420 pieds sur 57.7. Partiellement chargé, il a un tirant d'eau de 16.7 pieds à l'avant et de 20 pieds à l'arrière. Sa jauge brute est de 5,708 tonneaux. Ils se déplacent tous deux à plein régime, soit environ 12 nœuds pour le *Transatlantic* et 15 nœuds pour le *Hermes*.

Le lac Saint-Pierre fait partie du fleuve Saint-Laurent. Mesurant environ 6 milles de largeur par 14 de longueur, il va du sud-ouest au nord-est. Sa profondeur naturelle n'est que d'à peu près 10 pieds, mais un chenal maritime y a été dragué à une profondeur minimum de 35 pieds. Celui-ci a plusieurs coudes dont un, quelque peu en aval du milieu du lac, est appelé le coude Yamachiche. Le chenal y était alors large de 550 pieds, mais du côté sud, un large mouillage avait été dragué, portant la largeur à quelque 2,000 pieds sur un mille environ. A cet endroit, c'est par ce qu'on appelle l'alignement de Rivière-du-Loup que les navires qui descendent le fleuve se guident depuis la courbe n° 2, en amont, jusqu'à l'intersection de l'alignement de Pointe-du-Lac, un peu plus loin qu'à mi-chemin dans le mouillage. C'est un alignement de très longue portée qui était marqué, à cette époque, par une balise arrière sur la rive et une balise avant sur un encaissement construit à cette fin dans le lac, en dehors du chenal, à plus d'un mille de la rive. Quelques bouées d'hiver, des bouées-espars, marquaient le côté nord du chenal. Le côté sud n'était pas marqué.

Le *Hermes* sortait du mouillage alors que le *Transatlantic* s'en approchait. Celui-ci n'était qu'à trois longueurs quand on s'aperçut que le *Hermes* faisait une embardée à bâbord. Il n'est plus contesté que cela s'est produit par l'effet de succion de la berge. Le gouvernail fut impuissant à contre-carrer l'embardée. Le moteur fut mis en marche arrière tandis que le *Transatlantic* virait à tribord. L'abordage se produisit environ trois longueurs de bateau en aval du mouillage. Le *Transatlantic*

sult, the *Transatlantic* took fire. This could not be extinguished, the ship was abandoned and ultimately capsized and sank a little lower down in the channel.

Proceedings were instituted by petition of right under the *Crown Liability Act* in the Exchequer Court<sup>3</sup>. The three suppliants were:

1. Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft ("Nord-Deutsche"), a hull and machinery insurer representing all the underwriters or others interested in various policies covering the *Transatlantic*;
2. United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited ("United Kingdom Association"), the Protection and Indemnity Club in which the *Transatlantic* was entered;
3. Fischer Bearings Manufacturing Limited ("Fischer Bearings"), a consignee of cargo on board the *Transatlantic* representing all those interested in the cargo.

The basis of the claim against the Crown is that the crib on which the lower light of the Pointe du Lac range stood had shifted from its original position to such an extent that, at the date of the collision, the range, instead of leading ships in mid-channel, led them dangerously close to the submerged south bank of the channel at the lower end of the anchorage area. On behalf of the Crown, it was contended that the collision was due to the fault of both ships involved and, in addition to a statement of defence giving particulars of such faults, third party proceedings were instituted claiming indemnity from the owner of the *Hermes*, Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V. (The Royal Netherlands Steamship Co.). The latter filed, in addition to a defence, a counter-claim for limitation of liability. Subsequently, a counter-claim for limitation of liability was also filed on behalf of the Crown on the basis that the channel through Lake St. Peter was a canal within the meaning of s. 660 of the *Canada Shipping Act*.

prit feu. Il fut impossible d'éteindre l'incendie; on abandonna le navire qui chavira finalement et coula dans le chenal un peu plus loin en aval.

Les procédures ont été engagées devant la Cour de l'Échiquier<sup>3</sup>, au moyen d'une pétition de droit en vertu de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*. Les trois requérantes sont:

1. Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft («Nord-Deutsche») un assureur de la coque et des machines qui représente tous les assureurs ou autres intéressés dans diverses polices couvrant le *Transatlantic*;
2. United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited ("United Kingdom Association"), association de protection et d'indemnisation où le *Transatlantic* était inscrit;
3. Fischer Bearings Manufacturing Limited ("Fischer Bearings") un consignataire de cargaison à bord du *Transatlantic*, qui représente tous les intéressés dans la cargaison.

La réclamation contre l'administration est fondée sur ce que l'encaissement sur lequel se trouvait la balise avant de l'alignement de Pointe-du-Lac était déplacé de sa position initiale à un point tel que lors de l'abordage, l'alignement, au lieu de guider les navires au milieu du chenal, les amenait dangereusement près de la berge submergée, côté sud du chenal, à l'aval du mouillage. On a soutenu de la part de l'administration que l'abordage est dû à la faute des deux navires impliqués; en plus de présenter une défense énonçant ces fautes, on a institué des procédures de mise en cause où une indemnisation est réclamée de la propriétaire du *Hermes*, Koninklijke Nederlandse Stoomboot-Maatschappij N.V. (The Royal Netherlands Steamship Co.). Cette dernière a produit, en outre d'une défense, une demande reconventionnelle en limitation de responsabilité. Par la suite, une demande reconventionnelle en limitation de responsabilité a également été produite au nom de l'administration, fondée sur ce que le chenal à travers le lac Saint-Pierre serait un canal au sens de l'art. 660 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

<sup>3</sup> [1969] 1 Ex.C.R. 117.

<sup>3</sup> [1969] 1 R.C. de l'É. 117.

The trial judge found as a fact that at the date of the accident the crib supporting the front light of the Pointe du Lac range had shifted almost exactly 40 feet south of its original position so that, due to the 5.4 admitted multiplication factor, the range lights instead of leading up the centre line of the channel, led dangerously close to the south bank at the end of the anchorage area, a point shown on the charts as the site of buoy 51L. This finding was not challenged in this Court.

The trial judge found liability against the Crown on the basis that the defective condition of the front range light was due to a quasi-delict committed by servants of the Crown and also to a breach of duty attaching to the ownership, occupation, possession or control of property. He was also of opinion that the damage could be considered as caused by a thing under the control of the Crown within the meaning of art. 1054 of the Quebec *Civil Code*.

It does not appear necessary to consider any basis other than the first. Assuming that to support a judgment on that ground it is necessary, as contended by counsel for the appellant, to identify the servant and the specific fault chargeable to him, there is in the record ample evidence of omissions on the part of some public servants that are in law faults committed in the performance of their duties. That the proper maintenance of the range lights was at the material time within the scope of duties of at least one of those servants, namely the District Marine Agent, is not denied. It is clear that those duties were owed to the public using the channel in the same way as the duty to maintain a public airport in the proper condition was held to be owed to the public thus making the Crown answerable for the negligence of the servant omitting to perform it in *Grossman v. The King*<sup>4</sup>.

The trial judge found that in the year preceding the accident, that is in 1964, the displacement of the front light pier of the Pointe du Lac range had

Le juge de première instance a conclu que c'est un fait qu'à la date de l'accident l'encaissement portant la balise avant de l'alignement de Pointe-du-Lac était déplacé de presque exactement 40 pieds au sud de sa position initiale; vu le facteur de multiplication que l'on reconnaît être de 5.4, les balises d'alignement, au lieu d'indiquer la ligne centrale du chenal, amenaient donc les navires dangereusement près de la berge sud à l'extrémité du mouillage, point indiqué sur les cartes marines comme emplacement de la bouée 51L. Cette conclusion n'a pas été contestée en cette Cour.

Le juge de première instance a conclu à la responsabilité de l'administration parce que l'état défectueux de la balise était imputable à un quasi-délit commis par ses préposés ainsi qu'à un manquement au devoir afférent à la propriété, l'occupation, la possession ou le contrôle de biens. Il a également exprimé l'avis qu'on peut considérer le dommage comme causé par une chose sous sa garde au sens de l'art. 1054 du *Code civil* du Québec.

Il ne paraît pas nécessaire d'aller au delà du premier motif. Même en présumant que pour y fonder un jugement il est nécessaire, comme l'a soutenu l'avocat de l'appelante, d'identifier le préposé et la faute précise qui lui est imputée, le dossier contient amplement de preuves de certaines omissions de la part de fonctionnaires, lesquelles constituent en droit des fautes commises dans l'exercice de leurs fonctions. On ne nie pas que l'entretien des balises d'alignement faisait partie, au temps pertinent, des fonctions d'au moins un de ces préposés, l'agent maritime du district. Il est clair qu'il y a là un devoir envers le public utilisant le chenal, tout comme selon l'arrêt *Grossman c. Le Roi*<sup>4</sup>, le devoir de garder un aéroport public en bon état comporte une obligation envers le public, et l'administration doit répondre de la négligence du préposé qui omet de s'en acquitter.

Le juge de première instance a conclu que durant l'année précédant l'accident, soit en 1964, le déplacement de la balise avant de l'alignement de

<sup>4</sup> [1952] 1 S.C.R. 571, [1952] 2 D.L.R. 241.

\* [1952] 1 R.C.S. 571, [1952] 2 D.L.R. 241.

reached between 25 and 30 feet and he also found that the pilots were all aware that these range lights did not mark the center of the channel but were open to the north. What was known by the pilots ought to have been known by the man whose duties included:

...to be responsible for the direction and administration of all departmental activities pertaining to the construction, operation and maintenance of aids to navigation within the Sorel District; to direct the operations of Canadian Marine Service steamers engaged on this work, in supplying and placing aids to navigation; ...

The pilots did not know that the defective condition of the range lights was due to the displacement of the front pier and I agree with the trial judge that they could not be blamed for not trying to find out. However, it was otherwise for the man responsible for the proper maintenance of the range lights. A defect that was obvious to anyone properly piloting a ship down the range ought to have been ascertained by the man responsible for the maintenance of the range lights. Due to the vital importance of the proper alignment of those lights, once he knew of their defective condition, it was his strict duty to ascertain the cause and to take steps to correct the situation. In view of the fact that a seriously defective condition persisted throughout the preceding year, without anything being done about it, it appears to me that the trial judge was fully justified in finding as he did that there had been a failure in the performance of duties owed to the public by a servant of the Crown and this was a cause of the accident. As this is sufficient to support a conclusion adverse to the appellant on the issue of liability, it does not appear necessary to consider the other bases on which the trial judge relied and I express no opinion on those points. However, it is necessary to consider whether some other faults contributing to the accident were committed by those on board the two ships.

With respect to the *Transatlantic*, the trial judge made the following finding (p. 162):

...the only inference that can be drawn is that the *Transatlantic* was not on the northern side of the

Pointe-du-Lac avait atteint 25 à 30 pieds; il a également conclu que les pilotes savaient tous que ces balises n'indiquaient pas le centre du chenal mais étaient ouvertes au nord. Ce que les pilotes savaient, devait être connu de celui dont les fonctions étaient entre autres:

[TRADUCTION] ... d'être responsable de la direction et de l'administration de toutes les activités du ministère relatives à la construction, au fonctionnement et à l'entretien des moyens d'indications maritimes dans le district de Sorel; de diriger l'exploitation des bateaux à vapeur du service maritime du Canada affectés à ce travail, pour l'installation et la disposition des moyens d'indications maritimes; ...

Les pilotes ignoraient que l'état défectueux des balises d'alignement était dû au déplacement de l'encaissement portant la balise avant; comme le juge de première instance, je crois qu'on ne peut leur reprocher de n'avoir pas cherché à le savoir. Il en est autrement pour celui qui était chargé de l'entretien des balises. Ce dernier aurait dû se rendre compte d'une défectuosité qui était évidente pour quiconque pilotait soigneusement un navire suivant l'alignement. Vu l'importance vitale d'un bon alignement de ces balises, il avait, une fois connu leur état défectueux, le devoir strict d'en chercher la cause et de prendre des mesures pour y remédier. Comme il a laissé subsister une grave défectuosité durant toute l'année précédente, sans prendre aucune mesure pour y remédier, c'est à bon droit que le juge de première instance a conclu qu'il y avait eu manquement dans l'accomplissement des devoirs d'un préposé de l'administration envers le public et que c'est une cause de l'accident. Comme cela suffit pour fonder une conclusion défavorable à l'appelante sur la responsabilité, il ne paraît pas nécessaire de considérer les autres raisons retenues par le juge de première instance et je n'exprime aucun avis sur ces points. Toutefois, il faut rechercher si certaines autres fautes ayant contribué à l'accident ont été commises par ceux qui se trouvaient à bord des deux navires.

Quant au *Transatlantic*, le juge de première instance a formulé la conclusion suivante (p. 162):

[TRADUCTION] ... la seule déduction possible, c'est que le *Transatlantic* n'était pas du côté nord du

channel but probably on the centre part or even somewhat to the south thereof if the lateral distance of both vessels, as stated by their navigators, is considered. The vessel was, at the time, lined up on the Pointe du Lac ranges which were opened to the north and, therefore being conducted, as all pilots conducted ships in 1964, on the assumption that so operated they would effect a safe passage. Although the navigators of the *Transatlantic* were closer to the six north buoys which incidentally were at variable distances from each other (some were one half mile, others one mile apart over a total distance of some five miles) than those on board the *Hermes*, and in a better position to use them, they also were subject to the admonition of November 13, 1965, issued by respondent that they should not rely on them during winter navigation, but use instead fixed aids, such as the range lights of Pointe du Lac.

In my view, with respect, the trial judge has greatly overstated the effect of the Notice to Mariners of November 13, 1964 which read:

Commercial shipping using the St. Lawrence River Ship Channel between Montreal and Quebec is hereby warned that floating aids to navigation cannot be depended upon after November 30th owing to possible ice conditions.

This notice in general terms routinely issued every year at the proper time did not mean, it seems to me, that buoys were to be ignored throughout the winter season. This would have made them useless. If the Department was going to the trouble and expense of putting some winter buoys in place, this certainly implied that they were intended to be of some use. What the notice said was merely that owing to possible ice conditions "they cannot be depended upon". However, as was his duty under the regulations, the pilot on board the *Transatlantic* inquired from the proper authority as to the condition of the buoys before leaving port. He was told that the buoys had been checked the previous day. As there was practically no floating ice he thus knew that the buoys were reliable. Under those circumstances, the general notice did not mean that he was not to rely on them but only on the range lights.

chenal mais probablement au centre ou même quelque peu au sud, si l'on considère l'écartement latéral des deux navires, mentionné par leurs navigateurs. Le bateau était alors aligné sur les balises de Pointe-du-Lac qui étaient ouvertes au nord; on le conduisait donc, comme tous les pilotes conduisaient les navires en 1964, en présumant que de cette façon le passage s'effectuerait en toute sécurité. Les navigateurs du *Transatlantic* étaient plus rapprochés que ceux du *Hermès* des six bouées du côté nord, lesquelles, en passant, étaient à distance variable l'une de l'autre, quelques-unes à un demi-mille, d'autres à un mille d'écartement, sur une distance totale de quelque cinq milles. Ils étaient aussi mieux placés pour s'en servir. Cependant, ils étaient également soumis à l'avertissement du 13 novembre 1965, publié par l'intimée: ils ne devraient pas se fier à ces bouées à l'époque de la navigation hivernale, mais utiliser plutôt les moyens d'indications fixes, comme les balises de Pointe-du-Lac.

A mon avis, en toute déférence, le juge de première instance a accordé beaucoup trop de poids à l'avis aux navigateurs du 13 novembre 1964, qui se lit ainsi:

[TRADUCTION] Ceux qui font de la navigation commerciale en empruntant le chenal maritime du Saint-Laurent entre Montréal et Québec sont par le présent avis prévenus qu'il est impossible de se fier aux moyens d'indications flottants après le 30 novembre, vu la possibilité de glace.

Cet avis de routine et de portée générale, publié chaque année au temps voulu ne veut pas dire, à mon avis, qu'on ne doit tenir aucun compte des bouées durant l'hiver. Cela les rendrait inutiles. Si le ministère prend la peine de placer des bouées pour l'hiver et en subit les frais, cela implique certainement qu'elles sont destinées à servir de quelque façon. Ce que l'avis dit, c'est simplement que vu la possibilité de glace il est impossible de s'y fier. Comme l'exige le règlement, le pilote du *Transatlantic* s'est renseigné sur l'état des bouées auprès de l'autorité compétente, avant de quitter le port. On lui a dit que les bouées avaient été vérifiées la veille. Vu qu'il n'y avait pratiquement pas de glace à la dérive, il savait donc qu'il pouvait s'y fier. Dans ces circonstances, l'avis général ne voulait pas dire qu'il ne devait pas s'y fier mais se guider uniquement sur les balises d'alignement.

In connection with his finding that the *Transatlantic* was not on the northern side of the channel prior to the collision, the trial judge stated (at p. 162):

I say this notwithstanding Vallée's evidence that the northern buoys were being used as a guide and that the starboard side of the vessel was some 100 to 150 feet away from them. Had this been so, I have no doubt that the impact of the *Hermes*, together with the 30 degree starboard action taken by the *Transatlantic* would have projected the vessel against the north bank.

It will be noted that Vallée did not say that he had paid no attention to the buoys on the north side of the channel. On the contrary, he said he had used them as a guide and he also claimed he had kept the starboard side of his ship between 100 and 150 feet from them. Of course, this cannot be reconciled with the contention that he was at the same time navigating by the range lights and it is also inconsistent with the other facts noted by the trial judge. This being so, why was the erroneous statement made with respect to the position of the ship relative to the buoys if not that the pilot was fully aware that it was his duty to navigate the ship as he said he did.

The fact that the *Transatlantic* was not on her side of the channel was, of itself, *prima facie* evidence of a fault in navigation because it was a breach of a clear duty. Was this breach fully excused by the defective condition of the range lights? I do not think so. There can be no doubt that this condition did contribute to the accident because navigators were entitled to rely on those lights. This does not mean that they were to rely on them exclusively. With deference, the trial judge made an error in law in so holding by reason of the Notice to Mariners above quoted. While I agree with him that the pilot did not know of the most recent displacement of the range, he did know that the range did not lead down the center of the channel and that the buoys were reliable. These were on his side of the channel and there was no reason not to use them as he claims that he did. It should also be noted that where the accident occurred, there were two buoys on the north side of the channel: one near the end of the anchorage, the other 3,100 feet below. There was

Relativement à sa conclusion que le *Transatlantic* n'était pas du côté nord du chenal avant l'abordage, le juge de première instance déclare (p. 162):

[TRADUCTION] Je le dis malgré le témoignage de Vallée qu'il se guidait sur les bouées au nord et que le côté tribord du bateau s'en trouvait éloigné de 100 à 150 pieds environ. S'il en avait été ainsi, je ne doute aucunement que l'impact du *Hermès*, alors que le *Transatlantic* avait viré 30 degrés par tribord, aurait projeté le bateau contre la berge nord.

Remarquons que Vallée ne dit pas qu'il n'a tenu aucun compte des bouées du côté nord du chenal. Au contraire, il affirme s'être guidé sur elles et soutient de plus en avoir gardé le côté tribord de son navire éloigné de 100 à 150 pieds. Il est évidemment impossible d'accorder cela avec l'affirmation qu'il se guidait en même temps sur les balises d'alignement, ni avec les autres faits que le juge de première instance a relevés. Cela étant, pourquoi le pilote a-t-il fait cette assertion erronée sur la position du navire par rapport aux bouées, si ce n'est parce qu'il savait très bien que c'était son devoir de conduire le navire comme il affirme l'avoir conduit?

Le fait que le *Transatlantic* n'était pas du bon côté du chenal est en soi une preuve *prima facie* d'une faute de navigation parce que c'est un manquement à un devoir incontestable. Ce manquement est-il pleinement excusé par l'état défectueux des balises d'alignement? Je ne le crois pas. Cet état de choses a sans doute contribué à l'accident parce que les navigateurs doivent pouvoir se fier à ces balises-là. Cela ne veut pas dire qu'ils doivent s'y fier exclusivement. En toute déférence, le juge de première instance a commis une erreur de droit en décidant qu'à cause de l'avis aux navigateurs précité, ceux-ci devaient se fier exclusivement aux balises d'alignement. Bien que, comme lui, je pense que le pilote ignorait le plus récent déplacement de l'alignement, cet homme savait néanmoins que l'alignement n'indiquait pas le centre du chenal et que les bouées étaient fiables. Elles étaient de son côté du chenal et il n'avait aucune raison de ne pas se guider sur elles comme il affirme l'avoir fait. Il faut également remarquer que là où l'accident s'est pro-

no reason for a competent pilot to be unable to line up properly within 100 and 150 feet from the northern side of the channel as marked by those buoys. This was specially imperative due to another ship coming down, namely the *Hermes*. In order to ensure a safe meeting at full speed, it was necessary that the *Transatlantic* should be well on her side of the channel.

As to the *Hermes*, her pilot was for the first time navigating a vessel down the St. Lawrence without the aid of buoys on the south side of the channel through Lake St. Peter. The trial judge held that he could not be blamed for not using the buoys on the north side of the channel and not enquiring as to their accuracy, not only on account of the aforementioned Notice to Mariners but also because, under the conditions prevailing at the time, these buoys were for him difficult to use and of doubtful assistance. With reference to evidence on this point, he said (at p. 150):

According to Captain Atkinson, these buoys could only have been of some assistance to the *Hermes* had they been lined up and this was possible at one spot only, i.e., when the ship came off Rivière du Loup downbound lights to come up to the Pointe du Lac lights. This would have, therefore, been possible for a few fleeting seconds only and at about 900 feet from buoy 54L, at a time when the *Hermes* was guiding herself on another defective light, the downward Rivière du Loup beacon (which the evidence established guided her some one hundred feet south of her proper position) and when her navigators were looking towards the Pointe du Lac lights, as they had to, . . . .

I would not venture to disagree on this technical point. The situation with respect to the use of the buoys was not at all the same for the downbound ship that did not have any on her side as for the upbound ship that had several on her side of the channel.

There remains to be considered what the trial judge termed (at p. 153) "the main criticism levelled at the navigators of the *Hermes*". "It is that they entered a narrow part of the channel at full speed during winter navigation when a meeting with the *Transatlantic* was imminent, instead

duit, il y avait deux bouées du côté nord du chenal: l'une en face de l'extrémité du mouillage, l'autre à 3,100 pieds en aval. Rien n'empêchait un pilote compétent de s'aligner convenablement à une distance de 100 à 150 pieds du côté nord du chenal marqué par ces bouées. C'était particulièrement nécessaire, du fait qu'un autre bateau, le *Hermès*, descendait le fleuve. Pour le rencontrer sans danger à pleine vitesse, il fallait que le *Transatlantic* soit bien de son côté du chenal.

Quant au *Hermès*, c'était la première fois que son pilote conduisait un bateau en descendant le Saint-Laurent sans l'aide de bouées du côté sud du chenal à travers le lac Saint-Pierre. Le juge de première instance a décidé qu'on ne peut lui reprocher de ne pas voir utilisé les bouées du côté nord du chenal et de ne pas s'être renseigné sur leur exactitude, non seulement à cause de l'avis aux navigateurs précités, mais également parce que, dans les circonstances, il ne lui était pas facile de s'en servir et leur utilité pour lui était douteuse. Au sujet de la preuve sur ce point, le savant juge dit (p. 150):

[TRADUCTION] Selon le capitaine Atkinson, ces bouées n'auraient pu être utiles au *Hermès* qu'en s'alignant sur elles et ce n'était possible qu'à un seul point, soit lorsque le bateau a passé de l'alignement de Rivière-du-Loup à celui de Pointe-du-Lac. Par conséquent, cela n'aurait été possible que pour quelques brèves secondes et à environ 900 pieds de la bouée 54L, à un moment où le *Hermès* se guidait sur une autre balise défectueuse, la balise avant de Rivière-du-Loup (laquelle, d'après la preuve, l'a amené à quelque cent pieds au sud de la bonne position), moment où, comme il se devait ses navigateurs portaient leur regard sur les balises de Pointe-du-Lac.

Je ne m'aventurerai pas à contester cette question technique. En ce qui concerne l'utilisation des bouées la situation était tout à fait différente pour le bateau descendant le chenal, qui n'en avait aucune de son côté, que pour le bateau le remontant, qui en avait plusieurs de son côté du chenal.

Il reste à considérer ce que le juge de première instance a appelé [TRADUCTION]: «le principal reproche adressé aux navigateurs du *Hermès*». «C'est qu'ils se sont engagés dans une partie étroite du chenal à pleine vitesse en navigation hivernale alors qu'une rencontre avec le *Transat-*

of reducing the speed of the vessel and meeting in the Yamachiche anchorage". In this respect, he said (at p. 147):

I should add that I would also have great difficulty in accepting the evidence of Captain Irvine (whose nickname is "Sputnik" because he has a reputation for not losing any time in navigating vessels) that a vessel should reduce speed in order to meet in the anchorage a ship coming upstream. Furthermore, such a course of action is, I am told by the assessor, not the practice followed in the channel and would unduly delay navigation.

In my view, the advice of the assessor on the question of speed was greatly weakened by the following remark related by the trial judge (at p. 154):

He added, however, that after listening to the evidence in this case, he thought it would be a good thing for the authorities to regulate the speed of vessels during winter navigation in this channel.

There would be no reason to regulate the speed unless safety required it but the duty of the pilots in respect of what safety requires is not lessened by the absence of a specific regulation (see *Gagné v. Côte*<sup>5</sup>). Furthermore, the importance of the practice was very questionable because winter navigation of some intensity was then such a recent development. This was the first time the front light at Pointe du Lac was left in place for the winter.

With respect to the imprudence in failing to avoid meeting an upbound ship a short distance (2 cables) below the entrance of the narrow channel, one might start by contrasting pilot Bélisle's attitude [TRANSLATION] "except in bad weather... there is no slowing down", with that of pilot Tremblay the preceding day. The latter was navigating at the same place a somewhat larger vessel with another large vessel, a tanker, coming upbound: [TRANSLATION] "with the class of ship I had, meeting a tanker in a 550-foot channel without aids to navigation is not the same thing as with two small boats. So it was better not to strain my nerves, and to meet in the 2,000-foot channel." Led too far south by the defective range lights, pilot Tremblay's vessel sheered to port due

*lantic* était imminente, au lieu de réduire la vitesse du bateau et de rencontrer l'autre navire dans le mouillage de Yamachiche». A ce sujet il affirme (p. 147):

[TRADUCTION] Je dois ajouter qu'il me serait également très difficile d'accepter le témoignage du capitaine Irvine (surnommé «Sputnik» parce qu'il a la réputation de conduire les bateaux sans perdre de temps) à l'effet qu'un bateau devrait réduire sa vitesse afin de rencontrer dans le mouillage un navire qui remonte le chenal. De plus, mon assesseur me dit que ce n'est pas l'usage dans ce chenal et que cela retarderait trop la navigation.

A mon avis, l'opinion de l'assesseur sur la question de la vitesse a été très affaiblie par l'observation suivante relatée par le juge de première instance (p. 154):

[TRADUCTION] Toutefois, il a ajouté qu'après avoir entendu les témoignages en l'espèce il croyait qu'il serait bon que les autorités règlementent la vitesse des bateaux sur le chenal en navigation hivernale.

Il n'y aurait pas de raison de réglementer la vitesse si la sécurité ne l'exigeait pas, mais le devoir des pilotes quant à la sécurité n'est pas moindre du fait qu'il n'existe pas de règlement spécifique (voir *Gagné c. Côté*<sup>5</sup>). En outre, l'importance à attacher à la pratique suivie est très contestable puisque la navigation hivernale d'une certaine importance était alors une nouveauté. C'était la première fois que la balise avant de Pointe-du-Lac était laissée en place pour l'hiver.

Quant à l'imprudence qui consiste à n'avoir pas évité de rencontrer un bateau remontant le chenal à une faible distance (2 encâblures) en aval de l'entrée de la passe étroite, on peut commencer par relever le contraste entre l'attitude du pilote Bélisle «sauf en cas de mauvais temps... il n'y a pas de modération», et celle du pilote Tremblay la veille. Ce dernier conduisait au même endroit un bateau un peu plus gros, alors qu'un autre gros bateau, un pétrolier, remontait le chenal: «avec la classe de bateau que j'avais, rencontrer un pétrolier dans 550 pieds, sans aide à la navigation, ce n'est pas la même chose que si j'avais eu deux petits bateaux. Alors, c'était préférable de ne pas jouer avec mes nerfs, de rencontrer dans le 2,000 pieds». Amené trop au sud

to bank suction but there was no accident because he had slowed down a little in order to meet the tanker before entering the channel and, because this was a twin-screw vessel, the sheering was effectively controlled by slowing down the starboard screw.

In my view, what is significant is what pilot Tremblay did, not what he said about smaller ships. The special risk that he appreciated and avoided was a meeting in a 550-foot wide channel, of two vessels some 30 feet wider than those involved in this case. This special risk was such a meeting when entering the channel without buoys on the south side. That risk was largely independent of the size of the ships. In a way, it was greater for the *Hermes* than for pilot Tremblay's ship because with twin screws the latter was better able to overcome sheering due to bank suction.

With respect to the contention that to reduce speed in order to meet an upbound ship in the anchorage area would unduly delay navigation, it must be observed that this course of action was one which Captain Irvine said should have been taken only in the particular circumstances of the case, namely in the absence of buoys on the south side of the channel and with another ship coming up to be met near the end of the narrower channel. He expressly said that he would have met the other upbound ships *in the channel*. This distinction is of crucial importance because it disposes of the objections that navigation would be unduly delayed by slowing down in order to meet in the anchorage and that the *Hermes* had met without difficulty three other ships in the channel above Yamachiche bend.

The reason for the distinction is the special risk of sheering due to bank suction when entering the channel at the end of the anchorage without being able to rely on anything but two range lights, some six and seven and a quarter nautical miles away respectively. With an upbound ship to be met, it

par la balise défectueuse, le bateau du pilote Tremblay a fait une embardée à bâbord par l'effet de succion de la berge mais aucun accident ne s'est produit parce qu'il avait ralenti un peu afin de rencontrer le pétrolier avant de s'engager dans le chenal. Comme c'était un bateau à deux hélices, l'embardée a pu être contrecarrée efficacement en ralentissant l'hélice de tribord.

A mon avis, ce qui est important, c'est ce que le pilote Tremblay a fait, et non ce qu'il a dit à propos de bateaux plus petits. Le risque particulier qu'il a discerné et évité, c'est la rencontre dans un chenal large de 550 pieds, de deux bateaux environ 30 pieds plus larges que ceux dont il s'agit ici. Ce risque particulier consistait à tenter une pareille rencontre en s'engageant dans le chenal sans bouées du côté sud. Ce risque était, dans une large mesure, indépendant de la dimension des bateaux. D'une certaine façon, il était plus grand pour le *Hermes* que pour le navire du pilote Tremblay parce qu'avec deux hélices ce dernier était mieux en mesure de contre-carrer l'embardée causée par la succion de la berge.

Quant à la prétention que ce serait trop retarder la navigation que de réduire la vitesse afin de rencontrer dans le mouillage un bateau qui remonte le chenal, il y a lieu d'observer que, selon le capitaine Irvine, c'est une mesure à prendre seulement dans les circonstances particulières de l'espèce, soit en l'absence de bouées du côté sud du chenal et avec un autre bateau venant en sens inverse près de l'extrémité de la passe étroite. Il a expressément dit qu'il aurait rencontré *dans le chenal* les autres bateaux remontant le fleuve. Cette distinction est d'une importance cruciale parce qu'elle dément à la fois l'objection que la navigation serait trop retardée si l'on ralentissait pour que la rencontre se fasse dans le mouillage et l'autre objection que le *Hermes* avait rencontré sans difficulté trois autres navires dans le chenal en amont du coude Yamachiche.

La raison de cette distinction, c'est le risque particulier d'une embardée par la succion de la berge au moment précis où le navire s'engage dans le chenal en sortant du mouillage sans autre guide que deux balises se trouvant respectivement à quelque six milles marins et sept milles

was necessary for the *Hermes* to be lined up almost exactly in the center of the southern half of the channel, a 275-foot wide fairway. If the side of the ship got too close to the submerged bank, suction effects could be disastrous. Because this was not a gradual narrowing but a rather sharp corner, those effects would come quite suddenly and violently, not gradually and mildly as they would if, per chance, once in the channel, the ship happened to creep too close to the submerged bank. In my view, the evidence afforded by the example of pilot Tremblay and the opinion of Captain Irvine, not to mention that of other experts, was quite decisive as to the imprudence in attempting to meet at full speed an incoming ship in the channel, close to the end of the anchorage, without any means of ascertaining the location of the submerged bank other than distant range lights that were known to be to a certain extent inaccurate. This was a special risk that could easily be avoided and it was an imprudence not to avoid it, especially when the pilot was confronted with such a situation for the first time in his experience.

On the whole I reach the conclusion that the liability should be apportioned 50 per cent against the appellant, 20 per cent against those responsible for the *Transatlantic* and 30 per cent against those responsible for the *Hermes*.

As to the Crown's counterclaim for limitation of liability, it was, in my opinion, properly dismissed because the channel through Lake St. Peter is an improved natural navigable channel, not a canal.

The third party's counterclaim for limitation of liability was not heard by the trial judge because, at the outset of the case, he stayed the hearing of the counterclaims until the Court had reached a decision on the liability for the collision (p. 123). In view of his finding wholly against the Crown, the third party's counterclaim was not proceeded with. It will therefore be necessary to refer back that issue to the Exchequer Court as well as the assessment of the damages.

et quart. Pour rencontrer un bateau remontant le fleuve, le *Hermès* devait s'aligner presque exactement au centre de la moitié sud du chenal, une passe de 275 pieds. Si le côté du navire se rapprochait trop de la berge submergée, l'effet de succion pouvait être désastreux. Parce que le chenal ne se rétrécit pas graduellement mais forme un angle assez prononcé, cet effet se produit soudainement et violemment, non pas graduellement et doucement comme si, une fois dans le chenal, le navire vient insensiblement à se rapprocher trop de la berge submergée. A mon avis, la preuve que fournit l'exemple du pilote Tremblay et l'opinion du capitaine Irvine, sans compter celle d'autres experts, est tout à fait concluante quant à l'imprudence d'avoir entrepris une rencontre à pleine vitesse en s'engageant dans le chenal, près de l'extrémité du mouillage, sans aucun moyen de s'assurer de l'emplacement de la berge submergée, sauf les balises éloignées que l'on savait être dans une certaine mesure inexactes. C'était là un risque particulier, facile à éviter et il était imprudent de ne pas l'éviter, alors surtout que le pilote faisait face pour la première fois à pareille situation.

Sur le tout, je conclu que la responsabilité devrait être partagée ainsi: 50 pour cent contre l'appelante, 20 pour cent contre ceux qui étaient en charge du *Transatlantic*, et 30 pour cent contre ceux qui étaient en charge du *Hermes*.

Quant à la demande reconventionnelle en limitation de responsabilité présentée par l'administration, elle a à mon avis été rejetée avec raison parce que le chenal à travers le lac Saint-Pierre est un chenal navigable naturel amélioré, non un canal.

La demande reconventionnelle en limitation de responsabilité présentée par la mise-en-cause n'a pas été instruite par le juge de première instance parce qu'à l'ouverture du procès il a différé l'instruction des demandes reconventionnelles jusqu'à ce que la cour se soit prononcée sur la responsabilité de l'abordage (p. 123). Comme sa conclusion a été entièrement à l'encontre de l'administration, la demande reconventionnelle de la mise-en-cause n'a pas été considérée. Par conséquent, il faudra renvoyer cette question devant la Cour de l'Échiquier de même que la détermination des dommages.

Concerning the cross-appeal by the United Kingdom Association, I see no reason to disturb the trial judge's findings of fact by reason of which he held that the increased cost of salvaging the *Transatlantic* from where she capsized, as compared to where she could have been taken downstream, is not recoverable because it was not an unavoidable consequence of the collision.

On the main appeal it was contended, chiefly on the authority of some French authors, that, if this Court found common fault chargeable to the Crown and to the *M. V. Hermes*, the suppliants should not be entitled to recover from the Crown for the *Hermes* share of responsibility because that share is subject to the possibility of limitation of liability. If this is allowed, the amount payable by the third party will obviously be but a fraction of the sum otherwise recoverable. This raises the question of joint and several liability under the law of Quebec as it is common ground that these proceedings having been initiated by petition of right under *The Crown Liability Act*, they are to be decided in accordance with the law of the province.

As was pointed out in *Martel v. Hôtel-Dieu St-Vallier*<sup>6</sup>, there is on that subject a difference of some importance between the Quebec *Civil Code* and the *Code Napoléon*. The latter has no provision similar to art. 1106 C.C.

1106. The obligation arising from the common offence or quasi-offence of two or more persons is joint and several.

In view of this explicit and unconditional provision, it is not clear that the opinions of French authors respecting exceptions to the rule of joint and several (or *in solidum*) liability in delicts or quasi-delicts are fully applicable in a Quebec case. At any rate, the only exceptions recognized by the French courts and authors referred to in appellant's factum are thus stated by Lalou (*Traité Pratique de la Responsabilité civile*, 6th ed., p. 59, para. 107):

[TRANSLATION] . . . judicial decisions exclude joint and several liability for delicts in three cases:

<sup>6</sup> [1969] S.C.R. 745, 14 D.L.R. (3d) 445.

Quant à l'appel incident de United Kingdom Association, je ne vois aucune raison de modifier les conclusions du juge de première instance quant aux faits, conclusions qui l'ont amené à décider que les frais de renflouement du *Transatlantic* là où il a chaviré, dans la mesure où ils dépassent ceux qu'il aurait fallu subir là où il aurait pu être amené en aval, ne sont pas recouvrables parce qu'il n'y a pas là une conséquence inévitable de l'abordage.

Dans l'appel principal on soutient, en citant surtout certains auteurs français, que si cette Cour impute une faute commune à l'administration et au *Hermès*, les requérantes n'ont pas droit à indemnité envers l'administration pour la part de responsabilité du *Hermès*, vu la possibilité de limitation de cette responsabilité. Si cette limitation est accordée, le montant payable par la mise-en-cause ne sera évidemment qu'une fraction de celui qui autrement serait recouvrable. Cela soulève la question de la responsabilité solidaire dans le droit du Québec, car il est constant que les présentes procédures ayant été engagées par une pétition de droit en vertu de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*, la décision doit être basée sur le droit de cette province.

Comme on l'a signalé dans *Martel c. Hôtel-Dieu St-Vallier*<sup>6</sup>, il y a une différence assez importante entre le *Code civil* du Québec et le *Code Napoléon* sur ce point. Ce dernier code ne renferme aucune disposition semblable à l'art. 1106 C.C.

1106. L'obligation résultant d'un délit ou quasi-délit commis par deux personnes ou plus est solidaire.

Vu cette disposition expresse et inconditionnelle, il n'est pas certain que les opinions des auteurs français sur les exceptions à la règle de la responsabilité solidaire (ou *in solidum*) en matière délictuelle ou quasi-délictuelle, soient intégralement applicables aux affaires du Québec. Quoi qu'il en soit, les seules exceptions reconnues par les tribunaux et les auteurs français cités par l'appelante dans son factum sont les suivantes, d'après Lalou (*Traité Pratique de la Responsabilité civile*, 6<sup>e</sup> éd. p. 59, par. 107):

. . . la jurisprudence exclut la solidarité en matière délictuelle dans trois cas:

<sup>6</sup> [1969] R.C.S. 745, 14 D.L.R. (3d) 445.

1. Where the victim is in part responsible for a quasi-delict: then, even his legal representatives may not invoke joint and several liability to claim from the co-author of the accident full reparation of the damage suffered by them (Crim. March 6, 1936, D.H. 1936. 237; Trib. civ. Saint-Dié, Feb. 21, 1938, D.H. 1938. 334; Crim. Dec. 14, 1938, *Gaz. Trib.* March 4, 1938; see however, Civ. Dec. 22, 1959. D. 1960, J. 165, note R. Rodière). Cf. also *infra*, n. 654).

2. Where among the parties responsible there is a master arbitrarily liable under the previous legislation on industrial accidents, parties other than the master or his servants may be held liable only to the extent of their share of responsibility. (Douai, July 26, 1939, *Rec. Douai* 1940, p. 276; Civ. July 31, 1941, *Gaz. Pal.* Nov. 4, 1941). See *infra*, n. 109.

3. Where liability for the damage caused by an inanimate object rests on several guardians as co-owners, in the absence of fault on their part.

Eliminating the last exception that is completely irrelevant, only two are left for consideration. The first rests on principles that are clearly valid in Quebec as in France. One of the persons responsible for a damage cannot recover without deduction of his share of the responsibility and this applies to those who are claiming under him. Such is the situation of the suppliants other than the persons interested in the cargo. Those two suppliants are insurers and they are claiming as subrogated in the rights of the owner of the *Transatlantic*.

The position of the persons interested in the cargo, represented by the suppliant Fischer Bearings Manufacturing Limited, is not the same as that of the two insurers. They are claiming independently in their own right against one of the persons found responsible for the damage they have suffered. Their recovery must stand unaffected by the finding that the common fault of other persons contributed to the loss. They are in the same situation as a passenger in a motor vehicle suing a third party jointly with the driver. In the absence of a statute providing otherwise (such as s. 5 of *The Tortfeasors and Contributory Negligence Act* of Manitoba quoted in *The Queen v. Murray*<sup>7</sup>), his recovery is not affected by a find-

1. Quand la victime est pour partie responsable du quasi-délit: alors, même ses ayants droit ne peuvent pas invoquer la solidarité pour réclamer au coauteur de l'accident la réparation intégrale du préjudice par eux souffert (Crim. 6 mars 1936, D.H. 1936. 237; Trib. civ. Saint-Dié, 21 févr. 1938, D.H. 1938. 334; Crim. 14 déc. 1938, *Gaz. Trib.* 4 mars 1938;— Comp. cependant Civ. 22 déc. 1959, D. 1960. J. 165, note R. Rodière). Cf. également *infra*, n° 654).

2. Quand parmi les responsables se trouve un patron tenu forfaitairement en vertu de l'ancienne législation sur les accidents du travail, les responsables, autres que le patron ou ses préposés, ne pouvant être condamnés que dans les limites de leur part de responsabilité (Douai, 26 juill. 1939, *Rec. Douai* 1940, p. 276; Civ. 31 juill. 1941, *Gaz. Pal.* 4 nov. 1941). V. *infra*, n° 109.

3. Quand la responsabilité du dommage causé par une chose inanimée incombe à plusieurs gardiens en qualité de copropriétaires, en l'absence de faute commise par ceux-ci.

La dernière exception étant inapplicable, il n'en reste que deux à considérer. La première repose sur des principes aussi valables au Québec qu'en France. L'une des personnes responsables d'un dommage ne peut obtenir réparation sans que sa part de responsabilité soit déduite; cette règle s'applique également à ses ayants droit. Telle est la situation des requérantes autres que les intéressés dans la cargaison. Ce sont deux assureurs subrogés dans les droits du propriétaire du *Transatlantic*.

La situation des personnes intéressées dans la cargaison, représentées par la requérante Fischer Bearings Manufacturing Limited, diffère de celle des deux assureurs. Elles font une réclamation distincte, de leur propre chef, contre l'une des personnes jugées responsables du dommage qu'elles ont subi. Leur droit à une indemnité ne peut être réduit parce que la cour conclut que la faute commune d'autres personnes a contribué à la perte. Elles sont dans la même situation que le passager qui poursuit conjointement le conducteur de l'automobile et un tiers. En l'absence d'une loi décrétant le contraire (comme l'art. 5 de *The Tortfeasors and Contributory Negligence Act* du Manitoba cité dans *La Reine c. Murray*<sup>7</sup>),

<sup>7</sup> [1967] S.C.R. 262 at 264, 59 W.W.R. 214, 60 D.L.R. (2d) 647.

<sup>7</sup> [1967] R.C.S. 262 à 264, 59 W.W.R. 214, 60 D.L.R. (2d) 647.

ing that the driver was guilty of common fault contributing to the accident.

I do not think that the Crown can rely on the admiralty rule embodied in s. 648 of the *Canada Shipping Act* to have its liability towards the persons interested in the cargo reduced in proportion to the degree in which the vessel carrying the cargo was in fault. Subsection (1) of s. 648 is as follows:

648. (1) Where, by the fault of two or more vessels, damage or loss is caused to one or more of those vessels, to their cargoes or freight, or to any property on board, the liability to make good the damage or loss shall be in proportion to the degree in which each vessel was in fault.

In *Gartland Steamship Co. v. The Queen*<sup>8</sup>, this Court held that this provision was not applicable in the case of a claim by the Crown against a ship for damages to a bridge. Such a claim was held to be governed by the law of the province respecting contributory negligence, subject to limitation of liability. Of course, the present case is different in that damage was caused to a vessel by the fault of two vessels. However, it is not the damage so caused that was claimed by the petition of right but the damage caused by the fault of servants of the Crown. In other words, the basis of the claim against the Crown is not the fault of the vessels but that of its servants. For this reason, it appears to me that this liability does not come within the terms of s. 648. As this is an exception to the ordinary rules of liability for damages caused by fault, it cannot be extended to apply beyond its terms.

However, the finding that to the extent of 20 per cent the damage caused by the collision was due to the fault of persons for whom the owner is liable, affects the owner's right of recovery to the full extent of that proportion of the whole loss. This means that the Crown being obliged to pay the full amount of the cargo loss is entitled to set off 20 per cent of that amount against the damage

l'indemnité allouée contre le tiers n'est pas réduite du fait que, d'après la conclusion du tribunal, le conducteur est coupable d'une faute commune qui a contribué à l'accident.

A mon avis, l'administration ne peut pas invoquer la règle de droit maritime énoncée dans l'art. 648 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* pour faire réduire sa responsabilité envers les intéressés dans la cargaison proportionnellement au degré de faute du bateau la transportant. Le par. 1 de l'article décrète:

648.(1) Lorsque, par la faute de deux ou plusieurs bâtiments, il y a avarie ou perte d'un ou plusieurs de ces bâtiments, de leurs cargaisons ou de leur fret, ou des biens à bord, la responsabilité en matière d'avarie ou de perte est proportionnée au degré de faute de chaque bâtiment.

Dans l'arrêt *Gartland Steamship Co. c. La Reine*<sup>8</sup>, cette Cour a décidé que cette disposition ne s'applique pas à une réclamation de l'administration contre une navire pour dommages causés à un pont. Elle a décidé que c'est le droit de la province sur la négligence contributive qui régit une telle réclamation, sous réserve de la limitation de la responsabilité. Évidemment, notre cas est différent, car il y a ici dommage causé à un bateau par la faute de deux bateaux. Toutefois, ce n'est pas la réparation de ce dommage-là qu'on demande par la pétition de droit, mais celle du dommage causé par la faute des préposés de l'administration. En d'autres termes, la réclamation est fondée non sur la faute des bateaux mais sur celle des préposés de l'administration. C'est pour cela qu'à mon avis cette responsabilité n'est pas assujettie à l'art. 648. Comme il s'agit d'une exception aux règles ordinaires de la responsabilité pour dommages causés par une faute, on ne peut en étendre la portée au-delà du texte.

Toutefois, la conclusion que, dans la proportion de 20 pour cent, le dommage causé par l'abordage est dû à la faute de personnes dont le propriétaire est responsable, réduit le droit de ce dernier à une indemnité dans toute la mesure de cette proportion de la perte globale. Cela signifie que l'administration, tenue de payer le plein montant de la perte de la cargaison, a le droit

<sup>8</sup>[1960] S.C.R. 315, 80 C.R.T.C. 254, 22 D.L.R. (2d) 385.

<sup>8</sup>[1960] R.C.S. 315, 80 C.R.T.C. 254, 22 D.L.R. (2d) 385.

that the owner is entitled to recover. If the cargo loss had been claimed in separate proceedings, the Crown could not have exercised this right without instituting special proceedings for that purpose, but as all the claims, although independent, were joined in a single petition of right, the allegation that the collision was caused by the fault of persons for whom the owner of the *Transatlantic* is liable appears sufficient to support the conclusion that on the assessment of the damages, 20 per cent of all the damage found to have been suffered as a result of the collision, including the damage to the cargo, should be deducted to establish the amount recoverable by the suppliants and such amount, after deducting the sum payable in respect of the cargo, should then be apportioned between the two insurers. In the result, the liability of the Crown is unlikely to be greater than under s. 648, and whatever may be the rights of the suppliants among themselves, these cannot affect their right of recovery from the Crown.

Turning now to Lalou's second exception, it seems clear that it is the result of the peculiar provisions of the law of France respecting workmen's compensation. I do not find it necessary to consider whether the same conclusion was properly reached by the Superior Court on the basis of the Quebec *Workmen's Compensation Act* in *Noël v. Les Petites Sœurs Franciscaines*<sup>9</sup>, a case which was relied on by appellant. It is clear to me that such an exception in the case of accidents covered by workmen's compensation legislation, rests exclusively on the special principles governing such compensation which involve, in Quebec as in France, although in a completely different way, a fundamental alteration in the law of responsibility for damage caused by accidents.

It appears to me that the legislation respecting the limitation of liability of shipowners is of a different nature. It is essentially of the same nature as legislation respecting arrangements and bankruptcy. There can be no doubt that if the effective recovery possible from one of many joint and several debtors is reduced or suppressed by bank-

d'en défalquer 20 pour cent de l'indemnité recouvrable par le propriétaire. Si la perte de la cargaison avait été l'objet de procédures distinctes, elle n'aurait pu exercer ce droit sans instituer des procédures spéciales, mais comme toutes les réclamations, quoique distinctes, ont été réunies dans une seule pétition de droit, l'allégation que l'abordage est dû à la faute de personnes dont le propriétaire du *Transatlantic* est responsable paraît suffisante pour fonder la conclusion que dans la détermination des dommages, 20 pour cent de l'ensemble du dommage subi par suite de l'abordage, y compris le dommage à la cargaison, devront être déduits pour rétablir le montant de l'indemnité due aux requérantes et ce montant, déduction faite de la somme payable pour la cargaison, sera réparti entre les deux assureurs. En définitive, la responsabilité de l'administration ne dépassera probablement pas celle que prévoit l'art. 648; de toute façon, quels que soient les droits des requérantes entre elles, ces droits ne peuvent modifier leur droit de réclamation contre l'administration.

Quant à la deuxième exception énoncée par Lalou, il semble clair qu'elle découle de dispositions particulières au droit français en matière d'accidents du travail. Je ne crois pas nécessaire d'examiner si la Cour supérieure a eu raison de formuler la même conclusion en se fondant sur la *Loi des accidents du travail* du Québec dans l'affaire *Noël c. Les Petites Sœurs Franciscaines*<sup>9</sup>, invoquée par l'appelante. De toute évidence, à mon avis, cette exception, qui s'applique aux accidents visés par la législation en matière d'indemnisation pour accidents du travail, repose exclusivement sur les principes particuliers à ce genre d'indemnisation qui comportent, tant au Québec qu'en France, quoique d'une façon complètement différente, des modifications fondamentales du droit de la responsabilité pour les dommages causés par des accidents.

Il me paraît que la législation relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux est de nature différente. Par essence, elle est de même nature que la législation relative aux concordats et à la faillite. Il est indubitable que si la somme effectivement recouvrable d'un débiteur solidaire se trouve réduite ou annulée

ruptcy, the right to recover the full amount from the other debtors remains unaffected. This is the consequence of art. 1112 C.C.:

1112. A joint and several debtor sued by the creditor may plead all the exceptions which are personal to himself as well as such as are common to all the codebtors.

He cannot plead such exceptions as are purely personal to one or more of the other codebtors.

In my view, the limitation of liability is a "purely personal" exception within the meaning of this provision just as bankruptcy undoubtedly is. Therefore, the limitation of liability which the owner of the *Hermes* may be entitled to cannot be invoked by the Crown against the suppliants. This is clearly what is really involved in the contention that because of this possibility, the Crown is not liable to the suppliants for the share of the *Hermes* in the liability.

Under art. 1117 C.C. the Crown is entitled to claim from the third party an amount equal to the latter's share of their joint and several obligation. Because 20 per cent of the damages are to be deducted from the suppliants' share, the recovery from the third party ought to be defined as three eighths of the condemnation including interest and costs, subject to limitation of liability. The third party has to share in the full liability towards the persons interested in the cargo. Should the deduction from the other suppliants' share be insufficient to allow for the full 20 per cent of the overall damages, it should bear its share of the consequences.

The next issue to be considered is the allowance of interest of 5 per cent on the amount recoverable, from the date of the filing of the petition of right. The trial judge gave this by application of art. 1056c C.C.:

1056c. The amount awarded by judgment for damages resulting from an offence or a quasi-offence shall bear interest at the legal rate as from the date when the action at law was instituted.

par sa faillite, le droit de recouvrer le plein montant des autres débiteurs demeure entier, comme l'implique l'art. 1112 C.C.:

1112. Le débiteur solidaire, poursuivi par le créancier, peut opposer toutes les exceptions qui lui sont personnelles, ainsi que celles qui sont communes à tous les codébiteurs.

Il ne peut opposer les exceptions qui sont purement personnelles à l'un ou à plusieurs des autres codébiteurs.

A mon avis, la limitation de la responsabilité est une exception «purement personnelle» au sens de cette disposition, tout comme l'état de faillite. Par conséquent, la limitation de responsabilité à laquelle le propriétaire du *Hermès* peut avoir droit, ne peut pas être invoquée par l'administration contre les requérantes. C'est nettement là ce que comporte en réalité la prétention que, vu cette possibilité, l'administration n'est pas tenue envers les requérantes de la part de responsabilité du *Hermès*.

En vertu de l'art. 1117 C.C., l'administration a le droit de réclamer de la mise-en-cause un montant égal à la part de cette dernière dans leur obligation solidaire. Parce que 20 pour cent des dommages doivent être déduits de la part des requérantes, la somme recouvrable de la mise-en-cause devrait être définie comme les trois huitièmes du montant alloué, intérêt et dépens compris, sous réserve de la limitation de responsabilité. La mise-en-cause doit porter sa part de la responsabilité globale envers les intéressés dans la cargaison. Si la déduction à faire sur la part des autres requérantes est insuffisante pour permettre de recouvrer entièrement les 20 pour cent du montant auquel s'élève l'ensemble des dommages, elle doit en subir les conséquences pour sa part.

L'autre point à examiner c'est l'allocation d'un intérêt de 5 pour cent sur le montant recouvrable, à compter de la date du dépôt de la pétition de droit. C'est en se fondant sur l'art. 1056c C.C. que le juge de première instance l'a accordée:

1056c. Le montant accordé par jugement pour dommages résultant d'un délit ou d'un quasi-délit porte intérêt au taux légal depuis la date de l'institution de la demande en justice.

The only question is whether this provision is properly applicable to a claim against the Crown by virtue of *The Crown Liability Act*. I do not find it necessary to review the numerous authorities that were relied on, the basic principle is, in my view, established as follows by the judgment of this Court in *The King v. Carroll*<sup>10</sup>:

It is settled jurisprudence that interest may not be allowed against the Crown, unless there is a statute or a contract providing for it.

Nothing else than art. 1056c was relied on as so providing and the only question is whether it is applicable under *The Crown Liability Act*. The applicability of the article is disputed on two grounds:

1. that it is not in respect of liability for damages in delicts or quasi-delicts;
2. that its enactment is subsequent to the enactment of *The Crown Liability Act*.

On the first point, one must start from the premise that s. 3 of that Act provides that "the Crown is liable in tort for the damages for which, if it were a private person of full age and capacity, it would be liable . . .". By virtue of the definition section, "tort" in respect of any matter arising in the Province of Quebec, means "delict or quasi-delict". On that basis, it is clear that art. 1056c can have application only if it is to be characterized as an enactment pertaining to liability for damages in delicts or quasi-delicts.

It must first be noted that when enacted, art. 1056c was inserted in the Code as the last provision under the heading "Offences and Quasi-Offences", in French "Des Délits et Quasi-Délits". However, the wording is "The amount awarded by judgment for damages . . . shall bear interest". Does this mean that the provision really is with respect to interest, not with respect to liability for damages? Such a construction would be unduly literal. It would lose sight of the fact that the so-called interest is in fact nothing but a part of the compensation allowed to the successful claimant. Properly speaking, a judgment cannot bear interest

La seule question est celle de savoir si cette disposition s'applique à une réclamation contre l'administration fédérale en vertu de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*. Je ne crois pas nécessaire de passer en revue les nombreux ouvrages et arrêts qu'on nous a cités; à mon avis, le principe fondamental a été établi comme suit, par l'arrêt de cette Cour, *Le Roi c. Carroll*<sup>10</sup>:

[TRADUCTION] Il est bien réglé par la jurisprudence qu'on ne peut accorder de l'intérêt contre le trésor public, à moins qu'une loi ou un contrat ne le prévoie; . . .

A part l'art. 1056c C.C., aucune disposition à cet effet n'a été invoquée; il s'agit simplement de déterminer si cet article s'applique en vertu de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*. Son application est contestée pour deux raisons:

1. il ne viserait pas la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle pour dommages;
2. il a été décrété après l'adoption de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne*.

Quant au premier argument, il faut d'abord retenir que l'art. 3 de la loi édicte que «la Couronne est responsable *in tort* des dommages dont elle serait responsable, si elle était un particulier en état de majorité et capacité . . .». Selon l'article des définitions, «acte préjudiciable» («tort»), relativement à toute matière surgissant dans la province de Québec, signifie un «délit ou quasi-délit». Il est donc clair que l'art. 1056c ne peut s'appliquer que s'il est considéré comme une disposition relative à la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle pour dommages.

Il y a lieu, tout d'abord, de remarquer que lorsqu'il a été décrété, l'art. 1056c a été placé dans le Code comme le dernier, sous la rubrique, «Des délits et quasi-délits», en anglais "Of Offences and Quasi-Offences". Toutefois, les termes employés sont les suivants: «Le montant accordé par jugement pour dommages . . . porte intérêt». Cela veut-il dire que cette disposition se rapporte vraiment à l'intérêt et non à la responsabilité pour dommages? Une telle interprétation serait par trop littérale. On perdrat de vue que ce qui est appelé intérêt n'est, en réalité, rien d'autre qu'une partie de l'indemnité accordée au récla-

<sup>10</sup> [1948] S.C.R. 126 at 132, [1948] 2 D.L.R. 705.

<sup>10</sup> [1948] R.C.S. 126 à 132, [1948] 2 D.L.R. 705.

before it is rendered. Up to that time, there is in the case of unliquidated damages such as those resulting from a delict or quasi-delict, no fixed sum or debt on which interest can run. The so-called interest is really a part of the judgment debt that is established at the time when the amount is fixed and this debt is made up of

- (a) the damages assessed without taking into account the prejudice suffered by the delay in the payment resulting from the necessity of instituting proceedings not merely for recovering the debt but for establishing it;
- (b) 5 per cent per annum on (a) from the date of the institution of the proceedings to the date of the judgment, as compensation for the delay.

In determining the legal nature of the enactment in question it is, I think, proper to consider that Parliament has, to the exclusion of the provincial legislatures, sole jurisdiction over interest. Therefore, if art. 1056c was to be characterized as legislation on interest, it would be invalid. Although by claiming interest at 5 per cent from the date of the institution of the proceedings the suppliants clearly indicated that they were relying on this provision, no question was raised respecting its constitutional validity. In *Lynch v. The Canada North-West Land Co.*<sup>11</sup>, this Court held that legislation directing an additional 10 per cent to be added on municipal taxes unpaid by a certain date was not in relation to interest. It is true that in that case, the word "interest" was not used and the amount did not accrue day by day. Nevertheless, the principle established was that the addition of a percentage on account of delay in the payment of taxes was considered as legislation in relation to taxes, not as legislation in respect of interest. This principle was carried to its logical conclusion and applied to interest on municipal bonds in the case of *Ladore v. Bennett*<sup>12</sup> when the rate of interest was affected by municipal amalgama-

mant. A proprement parler, un jugement ne peut pas porter intérêt avant d'être rendu. Jusque là, lorsqu'il s'agit de dommages non liquidés comme ceux qui résultent d'un délit ou d'un quasi-délit, il n'existe aucune somme ou dette déterminée sur laquelle l'intérêt peut courir. Ce qu'on dit être un intérêt est en fait une partie de la dette établie par le jugement lorsque le montant est fixé; cette dette comprend:

- (a) le montant alloué pour les dommages compte non tenu du préjudice découlant du retard à payer du fait que des procédures ont dû être instituées non seulement pour recouvrer le montant de la dette mais pour le déterminer;
- (b) 5 pour cent l'an sur le montant mentionné dans le par. (a), à compter de la date à laquelle les procédures ont commencé jusqu'à la date du jugement, à titre d'indemnité pour le retard.

En déterminant la nature juridique de cette disposition, il convient, je crois, de tenir compte du fait que le Parlement seul peut légiférer en matière d'intérêt, à l'exclusion des législatures provinciales. Par conséquent, si l'art. 1056c était qualifié législation sur l'intérêt, il ne serait pas valide. Bien qu'en réclamant un intérêt de 5 pour cent à compter de la date où les procédures ont commencé, les requérantes aient clairement montré qu'elles s'appuient sur cette disposition, sa constitutionnalité n'a pas été contestée. Dans l'arrêt *Lynch c. The Canada North-West Land Co.*<sup>11</sup>, cette Cour a décidé qu'une loi ordonnant d'ajouter aux taxes municipales qui n'ont pas été payées à une date déterminée un montant additionnel de 10 pour cent n'était pas relative à l'intérêt. Il est vrai que dans ce cas-là, le terme «intérêt» n'était pas utilisé et le montant ne s'accrue pas jour par jour. Néanmoins, on a établi le principe que l'addition d'un pourcentage pour retard à payer des taxes est considéré comme législation relative aux taxes et non à l'intérêt. On a donné à ce principe sa conséquence logique en l'appliquant à l'intérêt d'obligations municipales dans l'arrêt *Ladore v. Bennett*<sup>12</sup>,

<sup>11</sup> (1891), 19 S.C.R. 204.

<sup>12</sup> [1939] A.C. 468, [1939] 3 D.L.R. 1, [1939] 3 All. E.R. 98, [1939] 2 W.W.R. 566, 21 C.B.R. 1.

<sup>11</sup> (1891), 19 R.C.S. 204.

<sup>12</sup> [1939] A.C. 468, [1939] 3 D.L.R. 1, [1939] 3 All. E.R. 98, [1939] 2 W.W.R. 566, 21 C.B.R. 1.

mation legislation. This was held to be municipal law. However, it was held otherwise when the Province of Alberta attempted to reduce by one half the interest on certain provincial guaranteed securities. (*Trustees of Lethbridge Irrigation District v. Independent Order of Foresters*<sup>13</sup>).

Of course, special considerations apply in the construction of constitutional provisions and it often happens that a given word is not to be ascribed the same meaning in a federal statute as in the BNA Act (see for instance *Mitchell v. Tracey*<sup>14</sup>). However, on this point the problem is one of characterization in a context in which, in my view, it seems proper to be guided by similar principles in deciding whether art 1056c C.C. is legislation in respect of liability for damages in delicts and quasi-delicts or in relation to "interest". Furthermore, to characterize it as legislation in respect of interest would imply that it is constitutionally invalid in a case in which its constitutional validity is not questioned. It might be noted that no such question arose in the case of *Toronto Ry. v. City of Toronto*<sup>15</sup>, referred to by the learned trial judge in a foot-note at p. 239. The statute in that case was a reproduction of a pre-Confederation statute, such as is the case for the original Quebec *Civil Code*.

Although not directly applicable because they were made in an Admiralty case, the following observations of Lord Selborne in the *Khedive* case<sup>16</sup> might be noted respecting the legal characterization of interest on claims for unliquidated delictual damages:

The computation of interest by the registrars, in cases of this class, might, at first sight, seem to imply that there was, in that stage, an ascertained judgment debt, carrying interest. But I think this cannot

alors qu'une loi sur la fusion de municipalités avait modifié le taux d'intérêt. Il a été décidé que c'était du droit municipal. Toutefois, il a été jugé autrement lorsque la province d'Alberta a voulu réduire de moitié l'intérêt de certaines valeurs mobilières garanties par elle (*Trustees of Lethbridge Irrigation District v. Independent Order of Foresters*<sup>13</sup>).

Bien sûr, des considérations particulières s'appliquent lorsqu'il s'agit de l'interprétation de dispositions constitutionnelles; il arrive souvent qu'on ne doive pas donner le même sens à un certain terme selon qu'il se trouve dans une loi fédérale ou dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique (voir à titre d'exemple l'arrêt *Mitchell c. Tracey*<sup>14</sup>). Cependant, il s'agit ici d'un problème de qualification dans un contexte où, à mon avis, il semble opportun de suivre des principes semblables pour décider si l'art. 1056c C.C. se rapporte à la responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle pour dommages ou à l'"intérêt". De plus, si on le qualifiait législation relative à l'intérêt, il en découlerait qu'il serait jugé unconstitutional dans une affaire où sa constitutionnalité n'est pas contestée. Il est bon de noter qu'aucune question semblable ne s'est posée dans l'arrêt *Toronto Ry v. City of Toronto*<sup>15</sup>, cité par le savant juge de première instance dans une note en bas de la page 239. Dans cette cause-là, la loi reproduisait une loi d'avant la Confédération, comme l'est le *Code civil* du Québec (texte original).

Les observations suivantes de Lord Selborne dans l'arrêt *Khedive*<sup>16</sup>, même si elles ne sont pas directement applicables parce qu'elles ont été faites dans une affaire de droit maritime, semblent à retenir sur la qualification juridique de l'intérêt dans des réclamations pour dommages délictuels non liquidés:

[TRADUCTION] Le calcul de l'intérêt par les registraires, dans les cas de ce genre, pourrait, à première vue, donner à croire qu'il y a, à ce stade, une dette à quotité déterminée établie par jugement et portant

<sup>13</sup> [1940] A.C. 513, [1940] 1 W.W.R. 502, [1940] 2 All E.R. 220, [1940] 2 D.L.R. 273.

<sup>14</sup> (1919), 58 S.C.R. 640 at 650, 31 C.C.C. 410, 46 D.L.R. 520.

<sup>15</sup> [1906] A.C. 117, 75 L.J.P.C. 36.

<sup>16</sup> (1882), 7 App. Cas. 795 at 803, [1881-5] All. E.R. 342.

<sup>13</sup> [1940] A.C. 513, [1940] 1 W.W.R. 502, [1940] 2 All E.R. 220, [1940] 2 D.L.R. 273.

<sup>14</sup> (1919), 58 R.C.S. 640 à 650, 31 C.C.C. 410, 46 D.L.R. 520.

<sup>15</sup> [1906] A.C. 117, 75 L.J.P.C. 36.

<sup>16</sup> (1882), 7 App. Cas. 795 à 803, [1881-5] All E.R. 342.

be a correct view, whatever (in other respects) may be the effect of the decrees under which the Registrars acted. It does not appear to have been the general course of the Court that those decrees should contain any direction as to interest; and I think it more probable that the principle on which interest was computed under them is that mentioned by Mr. Sedgwick in his book on Damages (chapter 15, pp. 373 and 385-7), where he treats of the power of a jury to allow interest, as in the nature of damages, for the detention of money or property improperly withheld, or to punish negligent, tortious, or fraudulent conduct; the destruction of or injury to property involving the loss of any profit which might have been made by its use or employment.

On the second point the learned trial judge relied on the decision of the Quebec Court of Appeal in *Leduc v. Laurentian Motor Products Ltd.*<sup>17</sup>, where it was held that art. 1056c did not create a new right but merely specified the manner in which the courts should give effect to a right already existing. With deference, I cannot agree with that view of the enactment. In *Pratt v. Beaman*<sup>18</sup>, Anglin C.J.C. speaking for this Court said (at p. 287):

The third ground of appeal is that the courts below, in dealing with the question of interest on compensation, appear to have followed the ordinary practice of not allowing interest on unliquidated damages prior to the ascertainment of their amount. We see nothing in this case to justify any departure from that wholesome practice.

In view of this authoritative pronouncement in a case governed by art. 1053 and following C.C., I fail to see how an enactment requiring interest to be allowed in all such cases without distinction, from the date of the institution of the action, can be described as specifying the manner in which the courts should give effect to a right already existing.

In the *Leduc* case reference was made to *Blouin v. Dumoulin*<sup>19</sup>, a previous decision of the Quebec Court of Appeal. In that case, reference

intérêt. Mais je crois que ce point de vue n'est pas le bon, quel que puisse être l'effet (à d'autres égards) des ordonnances en vertu desquelles les registraires ont agi. Il ne semble pas que la pratique de la Cour ait été de donner dans ces ordonnances une directive quant à l'intérêt; je crois plus probable que le principe d'après lequel l'intérêt a été calculé en vertu de celles-ci est celui que mentionne M. Sedgwick dans son ouvrage *On Damages* (chapitre 15, pp. 373 et 385-7), où il traite du pouvoir d'un jury d'accorder de l'intérêt à titre de dommages pour la détention d'argent ou de biens illégitimement retenus ou pour punir une conduite négligente, délictuelle ou frauduleuse, la destruction de biens ou leur endommagement comportant la perte d'un profit qui aurait pu être réalisé par leur utilisation ou leur emploi.

Quant au second point, le savant juge de première instance s'est appuyé sur l'arrêt de la Cour d'appel du Québec dans *Leduc c. Laurentian Motor Products Ltd.*<sup>17</sup>, où celle-ci a statué que l'art. 1056c. ne crée pas un nouveau droit mais ne fait que préciser la façon dont les tribunaux doivent donner effet à un droit existant. En toute déférence, je ne puis souscrire à cette manière de voir la disposition. Dans *Pratt c. Beaman*<sup>18</sup>, le Juge en chef Anglin, parlant au nom de cette Cour, a dit (p. 287):

[TRADUCTION] Le troisième moyen d'appel c'est que les cours d'instance inférieure, en se prononçant sur la question de l'intérêt sur l'indemnité, semblent avoir suivi la pratique ordinaire de n'accorder aucun intérêt sur des dommages non liquidés avant que le montant de ceux-ci ne soit fixé. En l'espèce, nous ne voyons rien qui permette de s'écarte de cette sage ligne de conduite.

Vu ce prononcé décisif dans une affaire régie par les art. 1053 et suivants du *Code civil*, je ne puis voir comment une disposition prescrivant qu'un intérêt soit accordé en tout cas de ce genre sans distinction, depuis la date de l'institution de la demande, peut être décrit comme précisant la manière dont les tribunaux doivent donner effet à un droit existant.

Dans l'arrêt *Leduc*, mention a été faite de la cause *Blouin c. Dumoulin*<sup>19</sup>, une décision antérieure de la Cour d'appel du Québec. Dans cette

<sup>17</sup> [1961] Que. Q.B. 509.

<sup>18</sup> [1930] S.C.R. 284, [1930] 2 D.L.R. 868.

<sup>19</sup> [1958] Que. Q.B. 581.

<sup>17</sup> [1961] B.R. 509.

<sup>18</sup> [1930] R.C.S. 284, [1930] 2 D.L.R. 868.

<sup>19</sup> [1958] B.R. 581.

was made to *Montreal Gas Co. v. Vasey*<sup>20</sup> as setting down the general rule that interest should normally be awarded from the date of institution of the action. It must, however, be noted that the damages were there claimed for breach of contract. Interest on such claims was allowed by this Court against the Crown as against subjects, in cases governed by the law of Quebec, as in *St. Louis v. The Queen*<sup>21</sup> and *Langlois v. Canadian Commercial Corporation*<sup>22</sup>, cited by the learned trial judge. However, we were not referred to any case in this Court in which the decision of this Court in *Pratt v. Beaman* was departed from, on the contrary, the principle therein appears to have been followed in the case of unliquidated delictual or quasi-delictual damages prior to the enactment of art. 1056c, see *Grimaldi v. Restaldi*<sup>23</sup>

In support of the contention that a provincial statute extending liability for damages, enacted after the date of *The Crown Liability Act* does not apply to a claim under that Act, counsel for appellant relied essentially on *Gauthier v. The King*<sup>24</sup>. The decision in that case turned upon the construction of the provisions of the *Exchequer Court Act* then in force respecting the extent of jurisdiction to deal with liabilities of the Crown. That decision was duly considered in a recent appeal: *The Queen v. Murray*<sup>25</sup>. This Court did not consider it applicable to a case under s. 50 of the *Exchequer Court Act* which is in the following terms:

50. For the purpose of determining liability in any action or other proceeding by or against Her Majesty, a person who was at any time since the 24th day of June, 1938, a member of the naval, army or air forces of Her Majesty in right of Canada shall be deemed to have been at such time a servant of the Crown.

<sup>20</sup> (1898), 8 Que. Q.B. 412, Aff. [1900] A.C. 595.

<sup>21</sup> (1896), 25 S.C.R. 649.

<sup>22</sup> [1956] S.C.R. 954, 4 D.L.R. (2d) 263.

<sup>23</sup> (1933), 54 Que. K.B. 197.

<sup>24</sup> (1918), 56 S.C.R. 176, 40 D.L.R. 353.

<sup>25</sup> [1967] S.C.R. 262, 59 W.W.R. 214, 60 D.L.R. (2d)

cause-là, on avait invoqué l'arrêt *Montreal Gas Co. c. Vasey*<sup>20</sup> comme établissant la règle générale que l'intérêt doit normalement être accordé depuis la date de l'institution de la demande. Toutefois, il faut remarquer que dans ce cas-là les dommages réclamés tenaient à une violation de contrat. Dans le cas de telles réclamations, cette Cour a accordé l'intérêt, contre le trésor public comme contre des particuliers, dans des causes régies par le droit du Québec, par exemple dans *St. Louis c. La Reine*<sup>21</sup> et *Langlois c. Canadian Commercial Corporation*<sup>22</sup>, arrêts cités par le savant juge de première instance. Cependant, aucune cause ne nous a été citée où cette Cour se serait écartée de la décision qu'elle a rendue dans *Pratt c. Beaman*; au contraire, le principe formulé dans cette dernière cause semble avoir été suivi dans les cas de dommages délictuels ou quasi-délictuels non liquidés, avant l'adoption de l'art. 1056c, voir *Grimaldi c. Restaldi*<sup>23</sup>.

Quant à la prétention qu'une loi provinciale accroissant la responsabilité pour dommages et adoptée après la date de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne* ne s'applique pas à une réclamation en vertu de cette dernière Loi, l'avocat de l'appelante s'appuie surtout sur l'arrêt *Gauthier c. Le Roi*<sup>24</sup>. Dans cette cause-là, la décision portait sur l'interprétation des dispositions de la *Loi sur la Cour de l'Échiquier* alors en vigueur relatives à l'étendue de la compétence de la Cour en matière de responsabilité de la Couronne. Cet arrêt a été étudié dans un récent pourvoi: *La Reine c. Murray*<sup>25</sup>. Cette Cour ne l'a pas considéré applicable à un cas mettant en jeu l'art. 50 de la *Loi sur la Cour de l'Échiquier*, qui se lit ainsi:

50. Aux fins de déterminer la responsabilité dans toute action ou autre procédure intentée par ou contre Sa Majesté, une personne qui, à tout moment, depuis le 24 juin 1938, était membre des forces navales, des forces de l'armée ou des forces aériennes de Sa Majesté du chef du Canada, est censée avoir été à cette époque un serviteur de la Couronne.

<sup>20</sup> (1898), 8 B.R. 412, confirmé [1900] A.C. 595.

<sup>21</sup> (1896), 25 R.C.S. 649.

<sup>22</sup> [1956] R.C.S. 954, 4 D.L.R. (2d) 263.

<sup>23</sup> (1933), 54 B.R. 197.

<sup>24</sup> (1918), 56 R.C.S. 176, 40 D.L.R. 353.

<sup>25</sup> [1967] R.C.S. 262, 59 W.W.R. 214, 60 D.L.R. (2d).

Speaking for the Court, Martland J. said (at p. 268):

The situation is that as a result of s. 50 of the *Exchequer Court Act*, Parliament enabled the Crown, in the event of an injury to a member of the armed services, to enforce such rights as would be available to a master seeking compensation for loss of the services of his injured servant. What those rights may be can only be determined by the law in force at the time and the place when and where the injury to the servant occurred.

I can see no reason for not construing s. 3 of the *Crown Liability Act* in the same way as s. 50 of the *Exchequer Court Act* namely, as referring to the law in force at the time and place when and where the delict or quasi-delict occurs.

There remains the question of costs. As the appellant has achieved substantial success in this appeal, it should have its costs in this Court against the respondents other than Fischer Bearings. It does not seem reasonable that the division of those costs against the respondents should depend on the number of parties involved on each issue. In my view, those costs should be borne equally by the suppliants other than Fischer Bearings on the one hand and the third party on the other hand. The cross-appeal should be dismissed with costs. The order as to costs in the Exchequer Court should not be disturbed, save on the third party proceedings on which the Crown now recovers substantially and should accordingly recover costs in full due to the nature of those proceedings.

For the above reasons, I am of the opinion that the appeal should be allowed with costs as above mentioned and that the judgment of the Exchequer Court be varied by replacing para. 1 and 2 by the following:

1. The Suppliants' Petition of Right is maintained with costs and they are entitled to eighty per cent (80%) of whatever damages may be assessed, the deduction of twenty per cent (20%) of the total amount being applied exclusively against the suppliants other than the persons interested in the cargo represented by Fischer Bearings Manufacturing Limited, with

Parlant au nom de la Cour, le Juge Martland a déclaré (p. 268):

[TRADUCTION] En définitive, par l'art. 50 de la *Loi sur la Cour de l'Échiquier*, le Parlement a permis à l'administration fédérale, lorsqu'un membre des forces armées est blessé, d'exercer les mêmes droits qu'un maître réclamant une indemnité pour la perte des services de son serviteur blessé. Ce n'est qu'en se reportant à la loi en vigueur à la date et au lieu où le serviteur a été blessé qu'on peut déterminer quels sont ces droits.

Je ne puis voir pourquoi l'art. 3 de la *Loi sur la responsabilité de la Couronne* ne devrait pas s'interpréter de la même manière que l'art. 50 de la *Loi sur la Cour de l'Échiquier*, c'est-à-dire comme renvoyant au droit en vigueur à la date et au lieu où le délit ou le quasi-délit est commis.

Reste la question des dépens. L'appel de l'appelante ayant été en grande partie accueilli, elle a droit à ses dépens en cette Cour contre les intimées, sauf Fischer Bearings. Il ne semble pas raisonnable de faire dépendre du nombre de parties intéressées dans chacune des questions en litige la division de ces dépens contre les intimées. A mon avis, ces dépens doivent être supportés également par les requérantes autres que Fischer Bearings, d'une part, et par la mise-en-cause d'autre part. L'appel incident doit être rejeté avec dépens. L'adjudication des dépens en Cour de l'Échiquier n'est pas à modifier, sauf quant aux procédures de mise en cause, par lesquelles l'administration recouvre maintenant une proportion importante et à l'égard desquelles elle a donc droit aux dépens en entier vu la nature de ces procédures.

Pour les motifs ci-dessus exposés, je suis d'avis d'accueillir l'appel avec dépens comme il est ci-dessus mentionné et de modifier le jugement de la Cour de l'Échiquier en remplaçant les par. 1 et 2 par les suivants:

1. Il est fait droit avec dépens à la pétition de droit des requérantes; elles ont droit à quatre-vingts pour cent (80%) du montant fixé pour les dommages, la déduction de vingt pour cent (20%) du montant total étant appliquée exclusivement contre les requérants autres que les intéressés dans la cargaison représentés par Fischer Bearings Manufacturing Limited, avec in-

interest on the net amount at the rate of five per cent (5%) per annum from the date of the deposit of the Petition of Right.

2. The Third Party proceedings taken by Respondent against the Third Party Defendant are maintained with costs and the Respondent is entitled to recover from the latter three-eighths of the total sum payable to the Suppliants including interest and costs subject to whatever order may be made on the Third Party Defendant's counterclaim for limitation of liability.

The case should be referred back to the Exchequer Court for the disposition of the counter-claim by the Third Party Defendant in that Court and the assessment of the Suppliants' damages.

*Appeal allowed with costs, PIGEON J. dissenting in part.*

*Solicitor for the appellant: D. S. Maxwell, Ottawa.*

*Solicitors for the suppliants: McMaster, Meighen, Minnion, Patch & Cordeau, Montreal.*

*Solicitors for the third party defendant: Beauregard, Brisset & Reycraft, Montreal.*

térêt sur le montant net au taux de cinq pour cent (5%) l'an, à compter de la date du dépôt de la pétition de droit.

2. Il est fait droit avec dépens aux procédures de mise en cause engagées par l'intimée contre la défenderesse mise-en-cause; l'intimée a droit de recouvrer de cette dernière trois huitièmes du montant global payable aux requérantes, y compris l'intérêt et les dépens, sous réserve de toute ordonnance à rendre sur la demande reconventionnelle en limitation de responsabilité de la défenderesse mise-en-cause.

L'affaire doit être renvoyée à la Cour de l'Échiquier pour qu'elle se prononce sur la demande reconventionnelle de la mise-en-cause et fixe le montant des dommages des requérantes.

*Appel accueilli avec dépens, LE JUGE PIGEON étant dissident en partie.*

*Procureur de l'appelante: D. S. Maxwell, Ottawa.*

*Procureurs des requérantes: McMaster, Meighen, Minnion, Patch & Cordeau, Montréal.*

*Procureurs de la mise-en-cause défenderesse: Beauregard, Brisset & Reycraft, Montréal.*