

**Seaspan International Ltd. and Seaboard
Lumber Sales Co. Ltd. (Plaintiffs)**
Appellants;

and

**The Ship "Kostis Prois" and Aegean Cia,
Naviera S.A. (Defendants) Respondents.**

1972: December 4, 5; 1973: February 28.

Present: Martland, Judson, Ritchie, Hall and Laskin
JJ.

ON APPEAL FROM THE EXCHEQUER COURT OF
CANADA

*Admiralty—Alleged Bailment—Onus of Proof—
Standard of care—Duty of shipowner to supervise
barge.*

A barge owned by Seaspan International Limited carrying a load of lumber then the property of Seaboard Lumber Sales Limited broke loose from the mooring on the port side of the ship "Kostis Prois" to which it had been made fast at about 10 p.m. on November 23, 1969 and on November 25 collided with a bridge with resultant damage to the barge and the loss overboard of part of its cargo of lumber.

Seaboard Lumber had purchased lumber from a related company which hired a barge and tug from Seaspan International Limited to deliver the wood to Seaboard Lumber "free alongside" the ship which was on charter to Seaboard Shipping. The barge was made fast to the ship by the watchman on the ship providing lines to the tug captain.

The appellants as plaintiffs claimed damages on the proposition that the barge and cargo were held by the ship "Kostis Prois" as bailee, however Sheppard D. J. found that the elements necessary for bailment were not present. In the absence of bailment the liability of the defendants had to depend on proof of negligence, the onus of proof being on the plaintiffs. The trial judge found that there was neither evidence as to whether the breaking of the lines should have been foreseen nor evidence to justify the conclusion that the watch had been negligent. The action was dismissed with costs. The appellants appealed to the Court of Appeal of the Federal Court of Canada and on that appeal failing for want of jurisdiction to this Court.

**Seaspan International Ltd. et Seaboard
Lumber Sales Co. Ltd. (Demandereses)**
Appelantes;

et

**Le Navire «Kostis Prois» et Aegean Cia,
Naviera S.A. (Défendeurs) Intimés.**

1972: les 4 et 5 décembre; 1973: le 28 février.

Présents: Les Juges Martland, Judson, Ritchie, Hall
et Laskin.

EN APPEL DE LA COUR DE L'ÉCHIQUIER DU
CANADA

*Amirauté—Dépôt allégué—Fardeau de la preuve—
Norme de surveillance—Obligation de l'armateur de
surveiller le chaland.*

Un chaland appartenant à Seaspan International Limited et portant une charge de bois, propriété, à ce moment-là, de Seaboard Lumber Sales Limited, s'est détaché du côté bâbord du navire «Kostis Prois» auquel il avait été amarré vers 10 hres du soir le 23 novembre 1969 et, le 25 novembre, a frappé un pont, ce qui a entraîné des dommages au chaland et la perte d'une partie de la cargaison de bois par-dessus bord.

Seaboard Lumber avait acheté une certaine quantité de bois d'une compagnie avec qui elle était liée, laquelle avait loué un chaland et un remorqueur de Seaspan International Limited aux fins de transporter le bois à Seaboard Lumber franco le long du navire affrété à Seaboard Shipping. On amarra le chaland au navire lorsque le guetteur présenta au capitaine du remorqueur des câbles d'amarrage.

Les appelantes ont réclamé des dommages-intérêts en tant que demanderesses en alléguant que le chaland et la cargaison étaient détenus par le navire «Kostis Prois», qui en était dépositaire (*bailee*); cependant, le Juge suppléant Sheppard a jugé que les éléments nécessaires pour qu'il y ait dépôt étaient absents. En l'absence de dépôt, la responsabilité des défendeurs ne pouvait être engagée que s'il y avait preuve de négligence, la preuve incombant aux demanderesses. Le juge de première instance a conclu qu'il n'y avait pas de preuve sur la question de savoir si la rupture des câbles aurait pu être prévue, et qu'il n'y avait pas, non plus, de preuve justifiant la conclusion que les personnes de faction avaient été négligentes. L'action fut rejetée avec dépens. Les appelantes ont interjeté appel à la Cour d'appel fédérale et, ledit appel ayant échoué pour cause de manque de compétence, à cette Cour.

Held (Hall and Laskin JJ. dissenting): The appeal should be dismissed.

Per Martland, Judson and Ritchie JJ.: The relationship flowing from the respondents having permitted the barge and cargo to lie alongside the ship was that of licensor and licensee—as there was no bailment the burden of proving that the loss was caused or contributed to by the negligence of the respondents rested with the appellants and there was no evidence of such negligence. Other considerations might have applied if there had been evidence of active negligence attributable to the respondents but the respondents were under no duty to have the lines checked and as the failure so to do was a purely passive factor, the appeal could not succeed.

Per Hall and Laskin JJ. *dissenting*: There was no bailment to the ship either of the lumber or of the barge however the arrangement none the less put the ship under a duty of care in respect of the barge and its cargo. The duty began but did not end with the securing of the barge to the ship and it was for the watch to monitor the lines. There was liability of the ship for the negligence of the watchman in his failure to discover timeously that the barge was loose.

[*Coggs v. Bernard* 2 Ld. Raym. 909; *Harris v. Best, Ryley and Company*, (1892), 68 L.T. 76; *Gilchrist Watt & Sanderson Property Limited v. York Products Pty. Limited*, [1970] 3 ALL E.R. 825; *Ashby v. Tolhurst*, [1937] 2 K.B. 242; *Morris v. C. W. Martin & Sons Ltd.*, [1966] 1 Q.B. 716 referred to.]

APPEAL from a judgment of the Exchequer Court of Canada dismissing a claim for damages. Appeal dismissed with costs, Hall and Laskin JJ. dissenting.

W. O'M. Forbes, for the plaintiffs, appellants.

D. H. Wood, for the defendants, respondents.

The judgment of Martland, Judson and Ritchie JJ. was delivered by

RITCHIE J.—This is an appeal from a judgment of Sheppard J.A., sitting in his capacity as District Judge of the Exchequer Court of Canada in the Admiralty District of British Columbia, dismissing the claim of the appellants

Arrêt (les Juges Hall et Laskin étant dissidents): L'appel doit être rejeté.

Les Juges Martland, Judson et Ritchie: Le rapport créé par l'autorisation que les intimés ont donnée d'amarrer le chaland et sa cargaison le long du navire est celui qui existe entre *licensor* et *licensee*—comme il n'y avait pas dépôt, la preuve que la perte a été causée par la négligence des intimés, ou que cette négligence y a contribué, incombait aux appelantes, et il n'y a aucune preuve d'une telle négligence. D'autres considérations auraient pu jouer s'il y avait eu des preuves d'une négligence active imputable aux intimés mais les intimés n'avaient aucune obligation de faire vérifier les câbles et, comme l'omission de ce faire n'a été qu'un facteur purement passif, les appelantes ne peuvent avoir gain de cause.

Les Juges Hall et Laskin, dissidents: Le navire n'est pas devenu dépositaire du bois ou du chaland; cependant, l'entente intervenu n'en plaçait pas moins le navire dans l'obligation de prendre soin du chaland et de sa cargaison. L'obligation a commencé, mais ne s'est pas terminée, avec l'amarrage du chaland au navire, et il appartenait aux personnes de faction de surveiller les câbles. Le navire est responsable de la négligence du guetteur qui n'a pas vu à temps que le chaland était détaché.

[Arrêts mentionnés: *Coggs v. Bernard* 2 Ld. Raym. 909; *Harris v. Best, Ryley and Company*, (1892), 68 L.T. 76; *Gilchrist Watt & Sanderson Property Limited v. York Products Pty. Limited*, [1970] 3 ALL E.R. 825; *Ashby v. Tolhurst*, [1937] 2 K.B. 242; *Morris v. C. W. Martin & Sons Ltd.*, [1966] 1 Q.B. 716.]

APPEL d'un jugement de la Cour de l'Échiquier du Canada rejetant une demande en dommages-intérêts. Appel rejeté avec dépens, les Juges Hall et Laskin étant dissidents.

W. O'M. Forbes, pour les demanderessees, appelantes.

D. H. Wood, pour les défendeurs, intimés.

Le jugement des Juges Martland, Judson et Ritchie a été rendu par

LE JUGE RITCHIE—Il s'agit d'un appel d'un jugement du Juge d'appel Sheppard, siégeant à titre de juge de district de la Cour de l'Échiquier du Canada dans le district d'amirauté de Colombie-Britannique, qui a rejeté la réclamation des

for damages allegedly sustained by them when a barge owned by Seaspan International Ltd., (hereinafter referred to as "Seaspan") carrying a load of lumber which was then the property of Seaboard Lumber Sales Co., Ltd., (hereinafter referred to as "Seaboard Lumber") broke loose from the port side of the respondent ship where it had been tethered at about 10 p.m. on Sunday, November 23rd, 1969, and having drifted with the rising tide, in the early hours of November 25th collided with the Second Narrows Bridge in Vancouver Harbour, with the result that the barge was damaged and part of the lumber knocked overboard.

The circumstances giving rise to this action were that the appellant Seaboard Lumber, had purchased a quantity of lumber from its related company, Wellwood of Canada Limited (hereinafter referred to as "Wellwood") which latter company hired the Barge VT 9 and a tug from Vancouver Tugboat Company Limited (now Seaspan International Ltd.) for the purpose of transporting the lumber to the B. Lynn Terminals Limited in North Vancouver where the "Kostis Prois" (hereinafter referred to as the "ship") was tethered. The lumber was to be delivered in the barge to Seaboard Lumber "free alongside" the ship, and there is no doubt that the property in the cargo passed to that company when the barge was so delivered. On reaching the Lynn Terminals, Captain Lee, an employee of Seaspan who was in charge of the tug, superintended the tying up which the learned trial judge described as follows:

There was a watch on the "KOSTIS PROIS" consisting of the Officer, Mr. Georgios Paraskevakis and a watchman (an A.B.). The watchman offered a light line to the Captain Lee, the Master of the tug La Bette and that was refused: eventually "KOSTIS PROIS" provided, for the purpose of tying up the VT 9 and the cargo, a manilla line one inch in diameter which was fastened aft on the barge, a manilla line about one inch in diameter fastened forward on the barge.

appelantes pour les dommages qu'elles auraient subis lorsqu'un chaland, appartenant à Seaspan International Ltd. (ci-après appelée «Seaspan») et portant une charge de bois, propriété, à ce moment-là, de Seaboard Lumber Sales Co. Ltd. (ci-après appelée «Seaboard Lumber»), s'est détaché du côté bâbord du navire intimé auquel il avait été amarré vers 10 heures du soir le dimanche 23 novembre 1969, puis, après avoir dérivé avec la marée montante, a frappé le pont appelé Second Narrows Bridge dans le port de Vancouver, tôt le matin du 25 novembre, ce qui a eu pour résultat d'endommager le chaland et de projeter une partie de la cargaison de bois par-dessus bord.

Les circonstances qui ont donné lieu à l'action sont les suivantes: l'appelante Seaboard Lumber avait acheté une certaine quantité de bois d'une compagnie avec qui elle était liée, soit Wellwood of Canada Limited (ci-après appelée «Wellwood»), laquelle avait loué un chaland, le VT 9, et un remorqueur, de Vancouver Tugboat Company Limited (devenue Seaspan International Ltd.) aux fins de transporter le bois à la tête de ligne B. Lynn Terminals Limited à Vancouver Nord, où le «Kostis Prois» (ci-après appelé «le navire») était amarré. Le bois devait être livré dans le chaland à Seaspan Lumber «franco le long du navire» et il n'y a pas de doute que la propriété de la cargaison est passée à cette compagnie au moment de la livraison du chaland selon les modalités ci-dessus mentionnées. Arrivé à la tête de ligne, le capitaine Lee, un employé de Seaspan qui avait la charge du remorqueur, a surveillé l'amarrage que le juge de première instance a décrit comme suit:

[TRADUCTION] Les personnes de faction sur le «KOSTIS PROIS» étaient l'officier, M. Georgios Paraskevakis, et un guetteur (un matelot breveté). Le guetteur a présenté au capitaine Lee, du remorqueur La Bette, un câble léger qu'on refusa: en fin de compte, le «KOSTIS PROIS» a fourni, pour l'amarrage du VT 9 et de la cargaison, un câble en manille d'un pouce de diamètre qui a été attaché à l'arrière du chaland et un câble en manille d'environ un pouce de diamètre que l'on a attaché à l'avant du chaland.

The tug captain gave evidence to the effect that he brought the barge alongside at 9:30 and stayed for one half hour supervising the tying up and he proceeded to give the following evidence.

Q. I presume at that time of night it was dark in Vancouver Harbour?

A. I rather think it would be in November.

Q. Yes.

A. And 9:30 at night.

Q. When you left were you satisfied or not with the way in which the scrow appeared to be tied up alongside?

A. No, it was tied up quite good, very good.

Q. Could you see the manner in which the lines were made fast at the ship end?

A. No. There is no way I could have known that other than to watch the man's arms going in the proper direction turning the lines.

The ship, which was registered in Greece and owned by a Panamanian company, was at all material times under time charter to Seaboard Shipping Company Limited (hereinafter referred to as "Seaboard Shipping") under the terms of which the latter company assumed the duty of loading the vessel.

Seaspan, on instructions from Wellwood and with the knowledge of Seaboard Lumber, left the barge tied alongside the respondent ship with its cargo of lumber throughout the night of the 23rd and all the next day and although none of the cargo was unloaded on Monday, no representative of either Seaspan or the charterer, who was responsible for loading it on the ship, appears to have taken any steps to check its condition. The lines attaching the barge to the ship, one of which had a testing strength of 4.9 tons, appear to have held firm during this period notwithstanding the fact that the incoming tide was running at 4.8 knots on the morning of the 24th, but between 5:45 and 6:30 p.m. on that day a Japanese vessel cast off from a neighbouring berth and in clearing for sea came very close to the respondent ship and thereby set up a swell which caused the spring line

Le capitaine du remorqueur a dit dans son témoignage qu'il avait amené le chaland bord à bord à 9h30 et était resté sur les lieux pendant une demi-heure pour surveiller l'amarrage; il a dit ensuite ceci:

[TRADUCTION] Q. Je présume qu'à cette heure du soir, il faisait noir dans le port de Vancouver?

R. Je le crois, puisque nous étions au mois de novembre.

Q. Oui.

R. Et il était 9h30 du soir.

Q. Lorsque vous êtes parti, étiez-vous ou non satisfait de la façon dont le chaland semblait avoir été amarré bord à bord?

R. Non, il était bien amarré, très bien amarré.

Q. Pouviez-vous voir comment les câbles avaient été attachés à l'extrémité du navire?

R. Non. Je n'avais d'autre moyen de le savoir que de regarder si les bras du matelot allaient dans la bonne direction pendant qu'il tournait les câbles.

Le navire, qui était immatriculé en Grèce et qui appartenait à une compagnie panaméenne, était à toutes les époques pertinentes affrété à temps à Seaboard Shipping Company Limited (ci-après appelée «Seaboard Shipping») en vertu d'un contrat qui prévoyait que cette dernière assumait l'obligation de charger le navire.

Seaspan, conformément aux instructions reçues de Wellwood et à la connaissance de Seaboard Lumber, a laissé le chaland chargé de bois amarré le long du navire intimé toute la nuit du 23 et toute la journée du lendemain et bien qu'aucune partie de la cargaison n'ait été déchargée le lundi, il ne semble pas que des représentants de Seaspan ou de l'affréteur, responsable du chargement à bord du navire, aient pris des dispositions pour en vérifier l'état. Les câbles au moyen desquels le chaland était amarré au navire, dont un avait une résistance à l'épreuve de 4.9 tonnes, paraissent avoir tenu bon durant cette période même si le flux de la marée montante était de 4.8 nœuds le matin du 24; cependant, entre 5h45 et 6h30 du soir ce jour-là, un navire japonais a laissé son poste d'amarrage avoisinant et, en manœuvrant pour se diriger vers la mer, a passé tout près du

attaching the ship to the wharf to break and which appears to have broken all three lines attached to the barge. At this time the tide was ebbing and the barge was brought forward so as to lodge against two barges tethered two feet ahead of it and there it rested until some time in the early morning when the rising tide caused the untethered VT 9 to float away in the direction of the Second Narrows Bridge.

The action of the appellants was initially based on the allegation that while the VT9 and her cargo were tethered alongside the ship they were in the care, custody and control of the respondents and that the damage which resulted from the barge breaking loose and drifting with the tide so as to collide with the Bridge was caused

... by the negligence of the Defendants (respondents) their servants and agents, and by their breach of duty as bailees of the said barge and her cargo and of their duty as carriers of the said cargo by water.

The position of the various parties in relation to the barge and cargo was that Seaspán was under contract to carry Wellwood's lumber free alongside the ship where title passed to Seaboard lumber, but Seaboard Lumber's only contract was with the charterer, its associated company, Seaboard Shipping. The position is explained in the following terms by the insurance manager of Seaboard Lumber who was the representative produced for examination on discovery:

Q. All right. Now, having theoretically taken delivery of this lumber alongside the 'KOSTIS PROIS', what is the position of Seaboard Lumber Sales Co. Ltd. in regard to placing it on that vessel?

A. We don't perform that function ourselves, we rely on, to place it on the deep sea ship, an associated company, Seaboard Shipping Company, to make those arrangements.

Q. Now, is that arrangement informal, that is to say, you merely advise them that you have got such-and-such an amount of lumber to go to

navire intimé et soulevé une houle qui a provoqué la rupture de l'amarre de poste reliant le navire au quai et cassé, semble-t-il, les trois câbles attachés au chaland. A ce moment, la marée était descendante et le chaland s'est trouvé à donner sur deux chalands amarrés deux pieds en avant de lui, contre lesquels il est resté jusqu'au moment où, au petit jour, la marée montante a entraîné le VT 9 en direction du pont Second Narrows Bridge.

L'action des appelantes était au départ fondée sur l'allégation que pendant que le VT9 et sa cargaison étaient amarrés le long du navire, ils se trouvaient sous le soin, la garde et le contrôle des intimés, et que le dommage, résultant du fait que le chaland s'était détaché et avait été emporté à la dérive par la marée et avait finalement heurté le pont, avait été causé

[TRADUCTION] ... par la négligence des défendeurs (intimés) et de leurs préposés et mandataires, et par la violation de l'obligation que ceux-ci avaient à titre de dépositaires (*bailees*) du chaland et de sa cargaison, ainsi que de l'obligation qui leur incombait comme transporteurs par eau de ladite cargaison.

La position des diverses parties en ce qui concerne le chaland et la cargaison était que Seaspán était obligée par contrat de transporter le bois de Wellwood franco le long du navire, où la propriété est passée à Seaboard Lumber, mais Seaboard Lumber n'était liée par contrat qu'avec l'affréteur Seaboard Shipping, compagnie avec laquelle elle était liée. Cette situation est exposée dans les termes suivants par le directeur d'assurances de Seaboard Lumber, représentant désigné aux fins de l'interrogatoire préalable:

[TRADUCTION] Q. Très bien. Maintenant, après avoir, en théorie, pris livraison de ce bois le long du «KOSTIS PROIS», quelle est la position de Seaboard Lumber en ce qui concerne le chargement du bois à bord de ce navire?

R. Nous ne faisons pas ça nous-mêmes, nous nous en remettons, pour le charger à bord du navire de haute mer, à une compagnie associée, Seaboard Shipping Company.

Q. Est-ce que cette entente est sans formalités, je veux dire, vous vous bornez à leur dire que vous avez telle ou telle quantité de bois à expé-

such-and-such a place and leave it to them to determine how it shall be handled?

A. We give them a shipping period date.

Q. Yes.

A. And then we leave it to them.

Q. This may be some time ahead of the arrival of any ship, you may not even know what ship you are dealing with?

A. That is always the case.

Q. Accordingly, you now have lumber alongside the 'KOSTIS PROIS' and so far as you know Seaboard Shipping Co. Ltd. is going to see that it is stowed, is that right?

A. Yes.

The responsibility for the barge, of course, remained with its owner (Seaspan) whose agent had approved the manner in which it was tethered to the ship.

There was thus, in my view, no contract express or implied between either of the appellants and the ship or its owners in relation to the barge or its load of lumber, but it was nevertheless strongly contended by counsel for the appellants before this Court that when the laden barge was tied up alongside the ship the respondents became fixed with responsibility for it as bailees for reward on the ground that the ship was to carry the lumber to its ultimate destination at the behest of the time charterer and that the leaving of this cargo "free alongside" the ship set in motion a chain of events for which the ship owners were to be rewarded under the terms of the charter. It was contended on this basis that in permitting the barge and cargo to tie up to the ship the respondents were acting in their capacity of "carriers of the said cargo by water" and in part discharge of an obligation which they had undertaken for reward.

The relationship of bailor and bailee is created whenever one person accepts the delivery and takes temporary possession of another's goods on the understanding that they are to be returned to the owner or his nominee. In this situation the degree of care required of the bailee who has taken possession varies accord-

dier à tel ou tel endroit et vous leur laissez le soin de décider des modalités?

R. Nous leur donnons une date d'expédition.

Q. Oui.

R. Et nous nous en remettons à eux.

Q. Cela peut se faire un certain temps avant l'arrivée d'un navire, il se peut que vous ne sachiez pas avec quel navire vous aurez affaire?

R. C'est toujours ainsi.

Q. Par conséquent, vous avez du bois le long du «KOSTIS PROIS» et en ce qui vous concerne, c'est Seaboard Shipping Co. Ltd. qui va voir à l'arrimage, est-ce exact?

R. Oui.

La responsabilité du chaland demeurerait bien entendu, à la charge de son propriétaire (Seaspan), dont l'agent avait approuvé la façon dont le chaland avait été amarré au navire.

Par conséquent, à mon avis, aucun contrat exprès ni implicite ne liait l'une ou l'autre des appelantes et le navire ou ses propriétaires relativement au chaland ou à sa cargaison de bois; mais l'avocat des appelantes a néanmoins énergiquement prétendu devant cette Cour qu'une fois le chaland chargé amarré le long du navire, les intimés en sont devenus responsables à titre de dépositaires moyennant rémunération, étant donné que le navire devait transporter le bois à sa destination ultime à la demande de l'affrètement à temps et que le fait de laisser la cargaison franco «le long du navire» a déclenché une suite d'événements en raison desquels les propriétaires du navire devaient être rémunérés selon les conditions de la charte-partie. On a prétendu à cet égard qu'en autorisant l'amarrage du chaland et de la cargaison au navire, les intimés agissaient à titre de «transporteurs par eau de la cargaison» et s'acquittaient partiellement d'une obligation qu'ils avaient contractée moyennant rémunération.

Le rapport de dépositaire à déposant (*bailor*) existe chaque fois qu'une personne accepte livraison et prend temporairement possession des marchandises d'un autre, étant entendu qu'il doit les retourner au propriétaire ou à son représentant désigné. Dans un cas semblable, le degré de soin exigé du dépositaire qui est en posses-

ing to the circumstances under which the goods came into his hands. The various categories of bailment were outlined in 1703 in the case of *Coggs v. Bernard*¹, and although refinements have been engrafted on the reasoning in that case in the intervening years, the basic principles remain unchanged.

It is sometimes said that a bailment involves the existence of a contract expressed or implied, and the appellants' contention that the circumstances here disclose a bailment for reward presupposes a duty of care was assumed by the respondents for valuable consideration as a part of the contract of carriage. As I have indicated, not only was there no consideration passing between either of the appellants and the respondents, but there was no contractual relationship whatsoever between them, and I am accordingly of opinion that the contention of the appellants that the respondents were in the position of bailees for reward and thus seized with the burden of proving that the barge and cargo were damaged without their negligence must fail.

The appellants, however, claim in the alternative that the placing of the barge alongside the respondent ship gave rise to a gratuitous bailment under which the respondents were liable to exercise the same degree of care over the goods as a reasonable man would ordinarily exercise in relation to his own property. In dealing with this claim it appears to me to be enough to say that no such duty of care could arise unless it could be shown that the respondents accepted delivery and took possession of the barge and cargo, and although there is some suggestion that a watchman on board the "Kostis Prois" "accepted delivery" from the representative of Seaspán who was in charge of the tug and barge, it is clear that the responsibility for loading lay with the charterer (Seaboard Shipping) and that the possession of the cargo could only pass to the "Kostis Prois" when it was delivered on board. Like the learned trial

sion varie selon les circonstances dans lesquelles les marchandises lui furent remises. Les diverses sortes de dépôt (*bailment*) ont été exposées en 1703 dans l'affaire *Coggs v. Bernard*¹, et même si des distinctions ont été ajoutées au cours des ans au raisonnement suivi dans cette affaire-là, les principes de base demeurent inchangés.

On dit parfois que le dépôt comporte l'existence d'un contrat exprès ou implicite, et la prétention des appelantes que les circonstances en cause révèlent la présence d'un contrat de dépôt est fondée sur la présupposition qu'une obligation de soin a été assumée par les intimés moyennant contre partie valable dans le cadre du contrat de transport. Comme je l'ai indiqué, non seulement aucune contrepartie n'a été donnée par l'une ou l'autre des appelantes aux intimés, mais aucun lien contractuel ne les unissait et je suis donc d'avis que doit échouer la prétention des appelantes selon laquelle les intimés se trouvaient dans la situation de dépositaires moyennant rémunération et devaient par conséquent établir que le chaland et la cargaison avaient été endommagés sans négligence de leur part.

Les appelantes, toutefois, allèguent subsidiairement comme moyen distinct que le fait de placer le chaland le long du navire intimé a constitué un dépôt gratuit en vertu duquel les intimés devaient apporter le même soin à la garde des marchandises que celui qu'apporterait ordinairement un homme raisonnable à la garde de ses propres biens. En ce qui concerne cette allégation, il suffit de dire, me paraît-il, que semblable obligation de soin ne peut naître à moins que l'on puisse démontrer que les intimés ont accepté livraison du chaland et de la cargaison et en ont pris possession; même s'il y a quelque indication qu'un guetteur à bord du «Kostis Prois» a «accepté livraison» du représentant de Seaspán qui avait la responsabilité du remorqueur et du chaland, il est clair que la responsabilité du chargement à bord incombait à l'affréteur (Seaboard Shipping) et que la possession de la cargaison ne pouvait être transmise au

¹ 2 Ld. Raym. 909.

¹ 2 Ld. Raym. 909.

judge, I adopt the language of Lord Esher in *Harris v. Best, Ryley and Company*², as applicable to the role of the charterer (Seaboard Shipping) in this case and agree that no obligation could rest upon the "Kostis Prois" or its owner in relation to the care and custody of the lumber so long as it remained loaded aboard the barge. It is also clear to me that the respondents at no time accepted delivery or in any sense acquired possession of the VT 9 and I am therefore satisfied that there was no bailment of either the lumber or the barge.

In the further alternative, the appellants contended that there was a sub-bailment of the cargo by Seaboard Shipping to the appellants made on behalf of Seaboard Lumber and in this regard reliance was placed on the case of *Gilchrist Watt & Sanderson Property Limited v. York Products Pty. Limited*³. In that case, the ship owners had carried two cases of clocks belonging to the plaintiffs in their vessel from Hamburg to Sidney where the defendant carried on the business of stevedores and ships' agents and as such unloaded the clocks at a wharf controlled by them. One case of clocks was missing when the plaintiffs sought to take delivery and the plaintiffs brought action alleging that the goods were delivered to the defendants to be safely kept and taken care of and that they were liable as bailees although there was no contract or attornment between the parties. The *ratio decidendi* of this case appears to me to be well summarized in the penultimate paragraph of the opinion delivered by Lord Pearson on behalf of the Privy Council where he said:

Both on principle, and on old as well as recent authority it is clear that, although there was no contract or attornment between the plaintiffs and the defendants, the defendants by voluntarily taking possession of the plaintiffs' goods, in the circumstances assumed an obligation to take due care of

«Kostis Prois» qu'à sa livraison à bord. A l'instar du savant juge de première instance, j'adopte les termes utilisés par Lord Esher dans l'arrêt *Harris v. Best, Ryley and Company*², comme s'appliquant au rôle de l'affréteur en la présente espèce (Seaboard Shipping) et je conviens qu'aucune obligation n'incombait au «Kostis Prois» ou à son propriétaire relativement au soin et à la garde de la cargaison de bois tant que cette cargaison était à bord du chaland. Il me paraît clair également que les intimés n'ont en aucun temps accepté livraison ni d'aucune façon acquis la possession du chaland VT 9 et je suis donc convaincu qu'il n'y a eu dépôt ni de la cargaison ni du chaland.

Comme moyen supplémentaire, les appelantes ont prétendu qu'il y avait eu sous-dépôt (*sub-bailment*) de la cargaison, fait au nom de Seaboard Lumber, de Seaboard Shipping aux appelantes, et à cet égard on s'est fondé sur l'arrêt *Gilchrist Watt & Sanderson Property Limited v. York Products Pty. Limited*³. Dans cette affaire-là, les propriétaires du navire avaient transporté dans leur navire deux caisses d'horloges appartenant aux demandeurs, de Hambourg à Sydney, où la défenderesse faisait affaires comme *stevedore* et agent maritime et, à ce titre, avait déchargé les horloges à un quai dont elle avait la direction. Une caisse manquait lorsque les demandeurs sont venus prendre livraison et les demandeurs ont intenté une action alléguant que les marchandises avaient été livrées à la défenderesse pour être tenues sous bonne garde et surveillance et que la défenderesse était responsable en tant que dépositaire bien qu'il n'y ait eu aucun contrat ni acte de reconnaissance fait par les parties. La *ratio decidendi* de l'arrêt me paraît bien résumée dans l'avant-dernier alinéa de l'avis donné par Lord Pearson au nom du Conseil privé:

[TRADUCTION] Tant pour des raisons de principe qu'en vertu de précédents anciens et récents, il est clair que même s'il n'y a eu ni contrat ni acte de reconnaissance fait par les demandeurs et la défenderesse, cette dernière, en prenant volontairement possession des marchandises des demandeurs, a assumé

² (1892), 68 L.T. 76.

³ [1970] All E.R. 825.

² (1892), 68 L.T. 76.

³ [1970] 3 All. E.R. 825.

them and are liable to the plaintiffs for their failure to do so (as found by the trial judge). The obligation is at any rate the same as that of a bailee, whether or not it can with strict accuracy be described as being the obligation of a bailee. In a case such as this, the obligation is created by the delivery and assumption of possession under a sub-bailment. In the English courts the word 'bailment' has acquired a meaning wide enough to include this case.

It will be seen that the obligation to which Lord Pearson referred was created "by the delivery and assumption of possession under a sub-bailment.", and as these essential elements were absent in the present case, no such obligation could be said to arise here.

In my view the relationship between the respondents and the appellants flowing from the respondents having permitted the barge and cargo to lie alongside the ship was that of licensor and licensee and in that respect the respondents' position is analogous to that of a land owner who permits another to leave his automobile parked on his property without any assumption of responsibility therefor. As was said by Sir Wilfrid Greene in *Ashby v. Tolhurst*⁴, at p. 249:

... that relationship in itself would carry no obligation on the part of the licensor towards the licensee in relation to the chattel left there, no obligation to provide anybody to look after it, ...

See also *Morris v. C. W. Martin & Sons Ltd.*⁵, per Lord Denning at p. 725.

In any event, as there was no bailment, the burden of proving that the loss was caused or contributed to by the negligence of the respondents rested upon the appellants, and there was, in my view, no evidence of such negligence. I cannot accept the suggestion that the barge was negligently tethered to the ship by any employee of the respondents or that the lines were not strong enough to withstand normal strain; the lines and their attachment had been approved by Seaspán's agent and the barge broke loose

dans les circonstances l'obligation d'en prendre dûment soin et est responsable envers les demandeurs de son manquement à cet égard (ainsi que l'a conclu le juge de première instance). L'obligation est, de toute façon, la même que celle d'un dépositaire (*bailee*), que l'on puisse ou non la décrire de façon strictement exacte comme étant l'obligation d'un dépositaire. Dans un cas comme celui-ci, l'obligation est créée par la livraison et la prise de possession en vertu d'un sous-dépôt (*sub-bailment*). Dans les cours anglaises, le mot «*bailment*» a acquis une acception assez large pour inclure ce cas.

On constatera que l'obligation que mentionne Lord Pearson a été créée «par la livraison et la prise de possession en vertu d'un sous-dépôt.», et comme ces éléments essentiels sont absents dans la présente cause, on ne peut dire qu'une obligation semblable a été créée.

A mon avis, le rapport entre les intimés et les appelantes découlant de l'autorisation que les intimés ont donnée d'amarrer le chaland et sa cargaison le long du navire, est celui qui existe entre un *licensor* et un *licensee*, et à cet égard, la situation des intimés est analogue à celle d'un propriétaire de bien-fonds qui permet à un tiers de garer sa voiture sur sa propriété sans que le propriétaire n'assume de responsabilité. Comme l'a dit Sir Wilfrid Greene dans l'affaire *Ashby v. Tolhurst*⁴, p. 249:

[TRANSLATION] ... ce rapport ne comporte en soi aucune obligation du *licensor* envers le *licensee* en ce qui concerne la chose qui est laissée là, aucune obligation d'affecter quelqu'un à sa garde, ...

Voir aussi l'arrêt *Morris v. C. W. Martin & Sons Ltd.*⁵, de Lord Denning, à la p. 725.

De toute manière, comme il n'y a pas eu de dépôt, le fardeau d'établir que la perte a été causée par la négligence des intimés, ou que cette négligence y a contribué, incombait aux appelantes et, à mon avis, il n'y avait pas de preuve de négligence. Je ne puis accepter la prétention que le chaland avait été amarré au navire de façon négligente par un employé des intimés, ou que les câbles n'étaient pas assez résistants pour subir une tension normale; les câbles, de même que leur fixation, ont été

⁴ [1937] 2 K.B. 242.

⁵ [1966] 1 Q.B. 716.

⁴ [1937] 2 K.B. 242.

⁵ [1966] 1 Q.B. 716.

because these lines snapped under pressure from the unusual swell created by the departing Japanese ship. The alleged negligence which appellants' counsel claimed to be attributable to the respondents was that the night watchman failed to note that the lines had broken, and as I have indicated, this did not, in my opinion, constitute negligence in the present case. Other considerations might have applied if there had been evidence of any active negligence attributable to the respondents which caused or contributed to the loss, but, for the reasons which I have indicated, the respondents were under no duty to have the lines checked, and as the failure to do so was a purely passive factor, the appellants cannot succeed.

For all these reasons I would dismiss this appeal with costs.

The judgment of Hall and Laskin JJ. was delivered by

LASKIN J. (*dissenting*)—I have had the advantage of reading the reasons prepared by my brother Ritchie, and my own will be the briefer because he has clearly set out most of the relevant facts. Some others are set out in what follows. I agree with Ritchie J. that there was no bailment to the ship *Kostis Prois* either of the lumber or of the barge in which it was carried and which was brought alongside the ship by a tub belonging, as did the barge, to Seaspan.

There is no doubt on the evidence that the ship, under charter to a company associated with Seaboard, was aware that it would be taking on cargo, but it is also clear that the particular cargo, the lumber, was to be loaded on board the ship by the charterer after the seller to Seaboard had it brought alongside. Since it was dark at that time, and stevedores to transfer the lumber from barge to ship were not available, the captain of the tug saw to the fastening of the lumber-carrying barge to the ship. There was an officer on board the ship and

approuvés par l'agent de Seaspan et le chaland s'est dégagé parce que ces câbles se sont rompus sous l'effet de la pression de la houle inaccoutumée causée par le départ du navire japonais. La négligence alléguée que l'avocat des appelantes a prétendu attribuer aux intimés tiendrait à ce que le guetteur de nuit a omis de constater la rupture des câbles et, comme je l'ai indiqué, cela n'a pas constitué, à mon avis, de la négligence en l'espèce. D'autres considérations auraient pu s'appliquer s'il y avait eu des preuves d'une négligence active, imputable aux intimés, qui aurait causé la perte ou y aurait contribué, mais, pour les motifs que j'ai indiqués, les intimés n'avaient aucune obligation de faire vérifier les câbles, et comme l'omission de ce faire n'a été qu'un facteur purement passif, les appelantes ne peuvent avoir gain de cause.

Pour tous ces motifs, je suis d'avis de rejeter l'appel avec dépens.

Le jugement des Juges Hall et Laskin a été rendu par

LE JUGE LASKIN (*dissident*)—J'ai eu l'avantage de lire les motifs de mon collègue le Juge Ritchie et parce qu'il a clairement exposé la plupart des faits pertinents, mes propres motifs seront plus courts. Quelques autres faits seront exposés ci-après. Je pense comme le Juge Ritchie qu'il n'y a eu dépôt en la possession du navire *Kostis Prois* ni de la cargaison de bois ni du chaland qui la transportait et qui avait été amené le long du navire par un remorqueur appartenant, tout comme le chaland, à Seaspan.

Il ne fait pas de doute d'après la preuve que le navire, sous charte-partie à une compagnie associée avec Seaboard, était prévenu qu'il prendrait une cargaison à son bord, mais il est également clair que la cargaison en cause, la cargaison de bois, devait être chargée à bord du navire par l'affréteur après que celui qui l'avait vendue à Seaboard l'aurait amenée le long du navire. Puisqu'il faisait noir à ce moment-là, et que les débardeurs qui devaient transborder le bois du chaland au navire n'étaient pas disponibles, le capitaine du remorqueur a vu à l'amarrage au

a seaman on watch provided the lines to tie the barge alongside, namely, a manilla line of one inch diameter and a wire cable about half an inch in diameter fastened aft and a manilla line of one inch diameter fastened forward. The tug captain felt that the barge was secure with these lines although he could not see the manner in which they were made fast at the ship end.

In my view, what the ship provided was temporary mooring of the barge which, although not resulting in bailment, put it under an obligation of reasonable care and supervision to see that the barge remained fast. This was not a case where a ship, obliged or undertaking itself to load on cargo, had the carrying barge await its convenience before taking on the cargo and made the barge fast to it in the meantime. There was no delivery of cargo to the ship but only alongside it, and all interested parties understood this. The arrangement, falling short of bailment, nonetheless put the ship under a duty of care in respect of the barge and its cargo until they were taken in charge by the charterer or its agents to offload the cargo from the barge and on to the ship. The evidence shows, moreover, that the ship assumed this duty in respect of barges tied alongside it.

The duty began but did not end with the securing of the barge to the ship, as the trial judge appeared to hold. It was for the watch on the ship to monitor the lines, and on the evidence the barge remained fast from about 10 p.m. on November 23, 1969, when the lines were tied, until about 6.30 p.m. on November 24, 1969 when they broke by reason of a swell created by another ship which left a neighbouring berth. The swell also broke two of the three strands of the spring line which held the *Kostis Prois* to its berth. There were two other scows tied to the *Kostis Prois* at the time, and it appears that because of the ebb of the tide the

navire du chaland chargé de bois. Il y avait un officier à bord du navire et un matelot qui était de faction a présenté les câbles avec lesquels on devait amarrer le chaland bord à bord, soit un câble de manille d'un pouce de diamètre et un câble métallique d'environ un demi-pouce de diamètre, qui furent attachés à l'arrière, ainsi qu'un câble de manille d'un pouce de diamètre qui fut attaché à l'avant. Le capitaine du remorqueur a estimé que le chaland était bien fixé par ces câbles même s'il ne pouvait voir comment on les attachait à l'extrémité du navire.

A mon avis, le navire fournissait là un poste d'amarrage temporaire pour le chaland, ce qui, même s'il n'en est pas résulté un dépôt, le plaçait dans l'obligation d'exercer un soin et une surveillance raisonnables pour faire en sorte que le chaland reste attaché. Il ne s'agit pas d'un cas où un navire, obligé de charger une cargaison ou s'étant engagé à le faire, fait attendre le chaland porteur avant de prendre la cargaison et le retient amarré à lui dans l'intervalle. Il n'y a pas eu de livraison au navire, mais seulement le long du navire, et tous les intéressés le reconnaissaient. Cette entente, qui n'équivaut pas à un dépôt, n'en plaçait pas moins le navire dans l'obligation de prendre soin du chaland et de sa cargaison jusqu'à ce qu'ils soient pris en charge par l'affréteur ou ses agents pour transborder la cargaison du chaland au navire. La preuve démontre, en plus, que le navire a assumé cette obligation à l'égard de chalands amarrés contre son bord.

L'obligation a commencé, mais ne s'est pas terminée, avec l'amarrage du chaland au navire, ainsi que paraît l'avoir conclu le juge de première instance. Il appartenait à la personne de faction sur le navire de surveiller les câbles, et d'après la preuve, le chaland est demeuré attaché de 10 heures du soir le 23 novembre 1969, moment où les câbles ont été attachés, jusqu'à 6h30 du soir le 24 novembre 1969, heure où ils se sont rompus sous l'effet de la houle soulevée par un autre navire qui laissait un poste d'amarrage avoisinant. La houle a également rompu deux des trois torons de l'amarre de poste qui retenait le *Kostis Prois* au quai. Deux autres

barge was held against them but moved out early next morning when the tide rose. It floated in the direction of a bridge, striking a pier with resulting damage to the barge and with some of the lumber going overboard. A tug of another company found the barge damaged and adrift at about 5 a.m. on November 25, 1969.

The chief officer of the *Kostis Prois* gave evidence that he saw the barge still fast in its position at about 6 p.m. on November 24, 1969, before he went off duty. The change of tide occurred at 12.25 a.m. on November 25, 1969, and the barge, being loose, would begin to drift off as the tide rose. High tide was at 4.05 a.m. The seaman on the night watch, 6 p.m. to 6 a.m., whose duties included making frequent rounds of the ship (it could be every 10 or 20 minutes, according to the captain's testimony) and also keeping an eye on the barges tied alongside, did not see the barge break away but at about 5.30 a.m. noticed that it was missing. It appears that he blew a whistle to attract a passing tug but to no avail, and then did nothing else.

I am of the opinion that there is liability of the ship for the negligence of the watchman in his failure to discover that the barge was loose from about 6.30 p.m. on November 24, 1969, especially when the ship's spring line to the wharf had also been partly broken by the swell created by the neighbouring ship. Although it would be difficult to say that the collision with the pier could have been avoided if the breach of duty is fixed at the time the watchman saw the barge adrift and blew the ship's whistle, his duty of continuing surveillance and the fact that almost four hours elapsed between the time the tide changed and it reached its high point persuade me that there was a breach of duty in failing to discover the drift of the barge much earlier. The

chalands étaient attachés au *Kostis Prois* à ce moment et ils semblent, à cause de la marée descendante, avoir retenu le chaland qui s'est dégagé tôt le lendemain matin à la marée montante. Il a dérivé en direction d'un pont et heurté une pile, ce qui l'a endommagé et a fait basculer une partie de la cargaison de bois par-dessus bord. Le remorqueur d'une autre compagnie a trouvé le chaland endommagé et à la dérive vers 5 heures du matin environ, le 25 novembre 1969.

Le second du *Kostis Prois* a témoigné qu'il a vu le chaland encore attaché et en place vers 6 heures du soir le 24 novembre 1969, avant de terminer son service. Le changement de marée est survenu à 12h25 du matin le 25 novembre 1969, et le chaland, n'étant plus attaché, a dû commencer à dériver comme la marée montait. La marée haute était à 4h05 du matin. Le matelot qui était de faction durant le quart de nuit, c'est-à-dire de 6 heures du soir à 6 heures du matin, et qui devait, entre autres choses, faire de fréquentes rondes sur le navire, (à tous les dix ou vingt minutes selon le témoignage du capitaine), et garder aussi un œil sur les chalands amarrés le long du navire, n'a pas vu le chaland se dégager; toutefois, vers 5h30 du matin, il a remarqué que le chaland n'était plus là. Il semble qu'il ait donné un coup de sifflet pour attirer l'attention d'un remorqueur qui passait, mais sans succès; et il n'a rien fait d'autre.

Je suis d'avis que le navire est responsable de la négligence du guetteur qui n'a pas vu que le chaland était détaché depuis environ 6h30 du soir le 24 novembre 1969, à plus forte raison quand on considère que l'amarre de poste fixée au quai s'était partiellement rompue à cause de la houle soulevée par le navire avoisinant. Même si l'on peut difficilement affirmer que la collision avec la pile aurait pu être évitée si l'on établissait que le manquement à l'obligation s'est produit au moment où le guetteur a vu le chaland à la dérive et actionné le sifflet du navire, l'obligation de surveillance continue qu'il avait et le fait que près de quatre heures se sont écoulées entre l'heure où la marée a changé et l'heure où elle a atteint son niveau maximum me

damage that occurred would probably have been averted had the watchman kept proper watch.

Accordingly, I would allow the appeal with costs, set aside the judgment of Judge Sheppard and direct that the appellants should have judgment for their damages with costs.

Appeal dismissed with costs, HALL and LASKIN JJ. dissenting.

Solicitors for the plaintiffs, appellants: Owen, Bird & McDonald, Vancouver.

Solicitors for the defendants, respondents: Macrae, Montgomery, Hill & Cunningham, Vancouver.

convainquent que le guetteur a manqué à son obligation en ne découvrant pas beaucoup plus tôt que le chaland s'était détaché. Le dommage qui a été causé aurait probablement été évité si le guetteur avait exercé la surveillance qui s'imposait.

En conséquence, j'accueillerais l'appel avec dépens, j'infirmes le jugement du Juge Sheppard et j'ordonnerais que les appelantes obtiennent jugement pour le montant de leurs dommages, avec dépens.

Appel rejeté avec dépens, les JUGES HALL et LASKIN étant dissidents.

Procureurs des demanderesses, appelantes: Owen, Bird & McDonald, Vancouver.

Procureurs des défendeurs, intimés: Macrae, Montgomery, Hill & Cunningham, Vancouver.