

1950
* May 30, 31
* Oct. 3

ARTHUR SAUVAGEAU, JOSEPH
SAUVAGEAU, CLÉOMEN SAUVA-
GEAU AND PRICE NAVIGATION
COMPANY LIMITED (DEFEN-
DANTS)

APPELLANTS;

AND

HIS MAJESTY THE KING (PLAIN-
TIFF)

RESPONDENT.

ON APPEAL FROM THE EXCHEQUER COURT OF CANADA

Crown—Barge sunk in channel of navigable river—Obstruction to navigation—Removal by Department of Transport—Liability for costs of removal—Whether Minister must sell wreck—Whether tug towing barge in charge thereof—The Navigable Waters' Protection Act, R.S.C. 1927, c. 140, ss. 14, 15, 16, 17.

A barge owned by appellant, Sauvageau, foundered in the channel of the St. Lawrence River while being towed by a tug belonging to the other appellant, Price Navigation Co. Ltd. Because of its interference with navigation and in view of the inaction of appellants, the Department of Transport caused the wreck to be removed from the channel and left elsewhere on the bed of the river. The action taken by the Crown to recover the costs of the removal was maintained by the trial judge who held that the Minister was not bound to have the wreck sold and that both appellants were jointly and severally liable for the expenses.

* PRESENT: Rinfret C.J. and Taschereau, Rand, Locke and Fauteux JJ.

Held (The Chief Justice and Rand J. dissenting) that the sale of the property removed from interference with navigation is a condition precedent to the recovery, under s. 17 of *The Navigable Waters' Protection Act*, of the expenses of removal unless there is nothing which can be sold. The Crown, invoking a statute which creates an obligation unknown at common law and which must be interpreted strictly, cannot recover as it did not bring itself within the conditions of the statute.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

Per The Chief Justice (dissenting): As the Minister was not obliged to sell and furthermore as it was established that there was nothing which could be sold, the Crown can recover from the owner of the barge and from the tug, as being in charge of the barge, but not jointly and severally.

Per Rand J. (dissenting): The sale of the property is not a prerequisite to recovery, but credit must be given to the owner for the salvage value, whether that value is realized by sale or by valuation. The owners of the tug do not come within the scope of s. 17 of the *Act*.

APPEAL from the judgment of the Exchequer Court of Canada, Angers J. (1), holding that both appellants were jointly and severally liable for the costs of removal of the wreck made by the Crown.

Léon Méthot, K.C., for appellant Sauvageau.

J. P. A. Gravel, K.C., and C. Russell McKenzie, K.C., for appellant Price Navigation Co. Ltd.

William Morin, K.C., for the respondent.

The CHIEF JUSTICE (dissenting): Sa Majesté le Roi, par le moyen d'une Information, produite à la Cour de l'Échiquier (1), par le Procureur général du Canada, a réclamé des appelants la somme de \$18,168.32 avec les intérêts légaux sur cette somme, à compter du 14 octobre 1941, et les dépens, comme représentant le coût des opérations d'enlèvement de l'épave de la barge *Belœil*, du 6 au 22 juin 1942.

Cette barge avait sombré dans le fleuve Saint-Laurent le 25 septembre 1941, alors qu'elle était à la remorque du *Chicoutimi*, propriété de l'appelante, "the Price Navigation Company Limited", et que durant ce remorquage, ainsi qu'il est allégué, la navigation de cette barge était sous le contrôle exclusif de ce remorqueur.

(1) [1948] Ex. C.R. 534.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

Le chenal où sombra la barge est entièrement navigable et fréquenté par des unités navales et marchandes de tout tonnage. Il fut allégué qu'elle était devenue un obstacle et un danger constant à la navigation dans les parages où elle avait sombré et que les navigateurs engagés dans la navigation se plaignirent à l'agent des Transports, à Montréal, des dangers auxquels les exposait l'épave.

A la suite de ces plaintes, l'agent du ministère des Transports, le 9 octobre 1941, mit en demeure les appelants d'avoir à enlever l'épave, mais, nonobstant ces mises en demeure, ils négligèrent de se conformer à la demande du ministère des Transports et le Ministre dut, dans l'intérêt de la navigation, faire enlever cette épave dans le cours du mois de juin 1942 et la faire transporter dans un endroit où elle ne pourrait plus constituer un danger constant pour la navigation.

Les appelants Sauvageau, propriétaires de la barge, plaidèrent qu'ils n'étaient pas en charge de cette barge, qu'ils n'avaient aucun contrôle sur elle et que les personnes en charge n'étaient ni leurs serviteurs ni leurs préposés; que, d'ailleurs, le ministère des Transports n'a pas renfloué la barge et qu'il ne s'est en aucune façon conformé aux dispositions de la Loi de la protection des eaux navigables. Il en serait résulté que, dans les circonstances, le Roi n'avait aucun recours, soit en fait, soit en droit, contre les trois appelants Sauvageau.

L'autre appelante, "the Price Navigation Company Limited", a nié que lors du naufrage de la barge, elle en avait la charge et le contrôle exclusif. Elle a allégué dans sa plaidoirie écrite, qu'en fait, cette barge était alors sous le contrôle du capitaine et de l'équipage de la barge elle-même ou de ses propriétaires. Elle a ajouté que le coût de l'enlèvement était exorbitant et excédait toutes dépenses raisonnables qui auraient pu être encourues de ce chef.

A ces défenses, Sa Majesté le Roi a répondu que ce ne fut que par suite de la négligence des appelants d'enlever l'épave et après avoir demandé des soumissions à plusieurs entreprises dans le renflouement et le déplacement des

épaves que le Ministre des Transports dut, dans l'intérêt de la navigation, prendre l'initiative de l'enlèvement et de déplacement de l'épave.

Sur la production de ces différentes défenses et réponses, la contestation fut liée.

Le jugement rendu par la Cour de l'Échiquier (Angers J.) (1) est à l'effet que l'épave de la barge *Belœil* était un obstacle à la navigation et qu'elle a été déplacée par le ministère des Transports à la suite de mises en demeure, par lettres recommandées, aux appelants Arthur Sauvageau et la compagnie Price; que cette compagnie avait le contrôle et la charge de la barge lorsqu'elle sombra et que, de ce fait, elle est tenue, en vertu de la Loi, au même degré que les propriétaires Sauvageau, au remboursement à Sa Majesté le Roi du montant payé pour l'enlèvement de l'épave.

Le jugement décide que la preuve révélait que le coût du déplacement s'est véritablement élevé à \$18,168.32, tel que constaté par les états de comptes produits, et que cette somme a été payée à même les deniers publics du Canada durant l'année fiscale 1942-1943.

Le jugement décide, en plus, qu'il a été établi par la preuve que la ferraille de la barge aurait représenté une valeur d'environ \$5,500, dont il aurait fallu, cependant, déduire celle de \$500 pour réduire la barge à la ferraille; mais, qu'il fut également prouvé, sans contradiction, qu'il n'y avait aucun avantage à vouloir la renflouer et vendre l'épave, parce qu'il aurait fallu pour cela utiliser deux autres navires, au coût de \$6,000, et que le ministère n'était pas intéressé dans autre chose que de libérer le chenal.

Après, ainsi que le Juge de la Cour de l'Échiquier le déclare, avoir examiné attentivement la preuve orale et documentaire, étudié la Loi et la jurisprudence, il en est venu à la conclusion que les appelants, en vertu de la Loi de la protection des eaux navigables, étaient conjointement et solidairement responsables du remboursement de la somme de \$18,168.32, avec intérêt, du 21 avril 1943, date de la signification de l'Information, et les dépens; et il rendit jugement dans ce sens.

(1) [1948] Ex. C.R. 534.

1950
 SAUVAGEAU
 et al
 v.
 THE KING
 Rinfret C.J.

L'Information avait également été signifiée à Dame Marie Poliquin-Malone, faisant affaires sous la raison sociale de J. C. Malone & Company, mais elle fut rejetée quant à Dame Marie Poliquin-Malone, et il n'y a pas eu d'appel de cette partie du jugement.

La cause est régie par la *Loi de la protection des eaux navigables* (S.R.C. 1927, c. 140).

L'article 14 de cette Loi décrète ce qui suit:

14. Si la navigation de quelque eau navigable sur laquelle s'étend la juridiction du Parlement du Canada est obstruée, embarrassée ou rendue plus difficile ou plus dangereuse par suite du naufrage d'un navire qui a sombré, s'est échoué ou s'est jeté à la côte, ou de ses épaves, ou de toute autre chose, le propriétaire, le capitaine, le patron ou l'individu en charge du navire ou autre objet qui constitue cette obstruction ou cet obstacle, doit immédiatement donner avis de l'existence de l'obstruction au ministre, ou au percepteur des douanes et de l'accise du port le plus rapproché ou dont l'accès est le plus facile, et placer et, tant que subsiste l'obstruction ou l'obstacle, maintenir, de jour, un signal suffisant, et, de nuit, une lumière suffisante pour en indiquer la situation.

2. Le ministre peut faire placer et maintenir ce signal et cette lumière si le propriétaire, le capitaine, le patron ou l'individu en charge du navire ou de l'objet qui cause l'obstruction ou l'obstacle manque ou néglige de le faire.

3. Le propriétaire de ce navire ou de cette chose doit aussitôt en commencer l'enlèvement, qu'il doit poursuivre avec diligence jusqu'à ce que l'enlèvement soit complet; mais rien dans le présent article ne peut être interprété comme restreignant les pouvoirs que la présente loi confère au ministre.

L'article 15, ayant trait au pouvoir du ministre des Transports (ci-devant Ministre de la Marine et des pêcheries), ordonne, entre autres:

15. Si le ministre est d'avis

(a) que la navigation de ces eaux navigables est ainsi obstruée, embarrassée ou rendue plus difficile ou dangereuse par le fait d'un navire ou de ses épaves, sombrés, en partie sombrés, ou jetés à la côte ou échoués, ou par le fait de quelque autre obstacle; ou..... il peut, lorsque l'obstruction ou l'obstacle ainsi causé subsiste pendant plus de vingt-quatre heures, le faire enlever ou détruire de la manière et par les moyens qu'il croit convenable d'employer.

L'article 16, concernant le transport de l'obstruction, sa vente et l'emploi du produit, est ainsi conçu:

16. Le ministre peut ordonner que ce navire, ou sa cargaison, ou les objets qui constituent l'obstruction ou l'obstacle, ou en font partie, soient transportés à l'endroit qu'il juge convenable, pour y être vendus aux enchères ou de toute autre manière qu'il croit plus avantageuse; et il peut en employer le produit à couvrir les dépenses contractées par lui pour faire placer et entretenir un signal ou un feu destiné à indiquer la situation de cette obstruction ou de cet obstacle, ou pour faire enlever, détruire ou vendre ce navire, cette cargaison ou ces objets.

2. Il est tenu de remettre tout surplus du produit de cette vente du navire, de la cargaison ou des objets, au propriétaire, ou à toutes autres personnes qui ont droit de réclamer la totalité ou partie du produit de la vente.

L'article 17, relatif au coût de l'enlèvement ou la destruction d'une épave et à son recouvrement, contient, entre autres, les dispositions suivantes:

17. Lorsque, sous l'autorité des dispositions de la présente Partie, le ministre

a)

b) a fait enlever ou détruire quelque débris, navire ou épave, ou quelque autre objet par lequel la navigation de ces eaux navigables est devenue ou deviendrait vraisemblablement obstruée, embarrassée ou est ou serait rendue plus difficile ou dangereuse; ou

c)

et que les frais d'entretien de ce signal ou de ce feu, ou de l'enlèvement ou de la destruction de ce navire, ou de ses épaves, de débris ou d'un autre objet, ont été payés sur les deniers publics du Canada; et que le produit net de la vente, effectuée en vertu de la présente Partie, du navire ou de sa cargaison, ou de l'objet qui causait l'obstruction ou en faisait partie, ne suffit pas à couvrir le coût ainsi acquitté à même les deniers publics du Canada, l'excédent de ces dépenses sur ce produit net, ou le montant total de ces dépenses s'il n'y a rien qui puisse être vendu, ainsi qu'il est dit ci-dessus, est recouvrable, avec dépens, par la Couronne,

a) Du propriétaire du navire ou de l'objet qui causait l'obstruction ou l'obstacle, ou du propriétaire-gérant, ou du capitaine, du patron ou de l'individu en charge du navire ou de l'objet lorsque l'obstruction ou l'obstacle s'est produit; ou

b) De toute personne qui, par son fait ou par sa faute, ou par le fait ou par la négligence de ses serviteurs, a été cause que cette obstruction ou cet obstacle s'est produit ou a subsisté.

Comme le dit très bien le Juge de la Cour de l'Échiquier: "L'économie de la Loi de la protection des eaux navigables est qu'aucune obstruction ne doit être tolérée dans les eaux navigables. Il en va de la sécurité des navires qui y circulent". Les appelants, ayant été notifiés d'avoir à enlever la barge du chenal où elle avait sombré, parce qu'elle était devenue un danger pour la navigation, étaient tenus de voir à l'enlèvement de cette épave de la position où elle se trouvait, et cela immédiatement puisqu'elle obstruait la navigation.

On voit par l'article 14, ci-dessus reproduit, qu'ils étaient même obligés de donner immédiatement avis de l'existence de l'obstruction au Ministre ou au Percepteur des douanes et de l'accise du port le plus rapproché ou dont l'accès est le plus facile, et placer et, tant que subsistait l'obstruction

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

ou l'obstacle, de maintenir, de jour, un signal suffisant, et, de nuit, une lumière suffisante pour en indiquer la situation.

Le propriétaire de la barge devait aussitôt en commencer l'enlèvement et le poursuivre avec diligence jusqu'à ce que l'enlèvement fut complet. L'article 14 ajoute que rien dans cet article ne pouvait être interprété comme restreignant les pouvoirs que la Loi confère au Ministre.

Et, en vertu de l'article 15, si le Ministre était d'avis que la navigation des eaux navigables était ainsi obstruée, embarrassée ou rendue plus difficile ou dangereuse par le fait de cette épave, il avait le pouvoir, lorsque l'obstruction ou l'obstacle ainsi causé subsistait pendant plus de vingt-quatre heures, de le faire enlever ou détruire de la manière et par les moyens qu'il croyait convenable d'employer.

L'article 16 ajoute que le Ministre pouvait ordonner que la barge soit transportée à l'endroit qu'il jugeait convenable pour y être vendue aux enchères ou de toute autre manière qu'il croyait plus avantageuse. Il pouvait, dans ce cas, employer le produit de la vente à couvrir les dépenses contractées par lui pour faire placer et entretenir un signal ou un feu destiné à indiquer la situation de cette obstruction ou de cet obstacle, ou pour faire enlever, détruire ou vendre cette barge.

Dans le cas de vente, le Ministre est tenu de remettre tout surplus au propriétaire ou à toutes autres personnes qui ont droit de réclamer la totalité ou partie du produit de la vente.

Enfin, d'après l'article 17, lorsque le Ministre fait enlever ou détruire quelque débris ou épave, et que les frais d'entretien du signal qu'il a ordonné de faire mettre pour indiquer l'endroit où l'épave se trouvait, ainsi que les frais de l'enlèvement ou de la destruction sont payés sur les deniers publics du Canada; et que le produit net de la vente, effectuée en vertu de la Loi, ne suffit pas à couvrir le coût ainsi acquitté à même les deniers publics du Canada, l'excédent de ces dépenses sur ce produit net, ou le montant total de ces dépenses, s'il n'y a rien qui puisse être vendu, ainsi qu'il est dit ci-dessus, est recouvrable, avec dépens, par la Couronne, du propriétaire de l'objet qui causait l'obstruction, ou du propriétaire-gérant, ou du capitaine, du

patron ou de l'individu en charge de l'objet lorsque l'obstruction ou l'obstacle s'est produit; ainsi que de toute personne qui, par son fait ou par sa faute, ou par le fait ou par la négligence de ses serviteurs, a été cause que cette obstruction ou cet obstacle s'est produit ou a subsisté.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

Les propriétaires Sauvageau avaient à bord de la barge, lors de son naufrage, deux de leurs employés, savoir, Henri-Paul Sauvageau et Daneau, qui étaient payés par eux. Le jugement les qualifie respectivement comme le matelot et le capitaine.

L'eau qui était entrée dans la cale de la barge provenait des fortes vagues soulevées par un vent assez violent durant la soirée. Le juge déclare que cette barge était étanche et en état de naviguer, en sorte que l'eau n'y est pas pénétrée par suite d'un défaut de la barge elle-même.

D'autre part, le juge décide, en fait, que "the Price Navigation Company Limited" avait le contrôle et la charge de la barge lorsqu'elle sombra. Pour décider ainsi, il s'est appuyé sur le témoignage de Larsen, le capitaine du remorqueur, qui, dit-il, "sur ce point est catégorique". C'est de là qu'il conclut que l'appelante "Price Navigation Company Limited" était donc tenue, comme les propriétaires Sauvageau, au remboursement à Sa Majesté le Roi du montant que celui-ci a payé pour l'enlèvement de l'épave.

La preuve invoquée par le juge de première instance est que la barge n'avait aucun pouvoir quelconque pour se mouvoir par elle-même. Elle était, sur ce point, entièrement dépendante du remorqueur, et, après avoir opéré le déchargement à Trois-Rivières, elle devait, pour pouvoir se rendre ensuite à Québec, s'en rapporter exclusivement au remorqueur lui-même.

Henri-Paul Sauvageau déclare bien que Daneau, le capitaine de la barge, était celui qui en avait la charge et qui donnait les ordres. La barge avait un gouvernail qui était manœuvré par Daneau et à ce point de vue l'on pouvait dire que ce dernier "était en charge de la navigation de la barge". Ce sont là les termes mêmes employés par Sauvageau dans son témoignage.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

D'autre part, Larsen, dont le juge de première instance déclare que le témoignage est "catégorique" à l'effet que le capitaine du remorqueur avait la charge de la barge, témoigne en effet comme suit:

Q. With a tow like that, who shaped the course?

R. The tow-boat, of course, or the master of the tow-boat.

"Tow-boat" signifie le remorqueur. Donc, d'après le capitaine de la "Price Navigation Company", le remorqueur était en charge de la navigation. Le fait est que, toujours au cours de son témoignage, il décrit ce qui se produisit lorsque les employés du remorqueur virent le signal donné par la barge les avertissant qu'elle était en péril:

—My mate was in the wheel-house. I told him we had better go for shelter and see what the trouble was. At that time, or a few minutes after, there was a steamer coming up and we had to give her the right-of-way. She proved to be the *Saguenay* of the Canada S.S. Line. By that time we were nearing the bend of Cap St. Charles, and then, after she had passed us, there was a big ocean steamer coming down, going towards Quebec. We had to give her the right-of-way and we started over to North. An ocean steamer was coming down with another auxiliary schooner and we had to obey the rules of the road, to give port to port.

A mon avis, cela démontre bien que pour la navigation la barge était entièrement à la charge du remorqueur et que c'est ce dernier qui devait nécessairement contrôler les opérations. La barge ne pouvait prendre aucune initiative à cet égard et devait suivre le remorqueur dans la direction que décidaient et que prenaient les personnes en charge de ce remorqueur.

Si, donc, il est exact, comme l'a déclaré Sauvageau, que le capitaine Daneau était en charge de la barge, il est difficile, à raison de la preuve, de ne pas en conclure, comme l'a fait le jugement dont il y a appel, que la navigation proprement dite du remorqueur et de la barge, prise comme unité, n'était pas sous le contrôle et en charge des employés de l'appelante, "the Price Navigation Company Limited".

Mais, il reste maintenant à appliquer à ces faits la *Loi de la protection des eaux navigables*.

La première objection des appelants serait que, en l'espèce, le Ministre n'aurait pas rendu une décision expresse à l'effet que la barge constituait un obstacle à la naviga-

tion et qu'il fallait la déplacer du chenal, mais le Statut n'exige pas que le Ministre rende une décision formelle. La version anglaise lui permet d'agir simplement "if, in his opinion", et la version française est "si le Ministre est d'avis". M. Weir, qui s'est décrit comme "Superintendent of Lights in the St. Lawrence River, in the Montreal District", dit qu'à la suite des plaintes reçues à l'effet que la barge constituait un obstacle à la navigation, il s'adressa au département pour faire enlever l'épave par un entrepreneur et demander des soumissions pour cette opération. Les soumissions furent demandées; puis, le département s'adressa à M. Weir lui-même pour savoir s'il prendrait la responsabilité de déplacer l'épave. Il soumit un chiffre, "much against my wishes", dit-il, et il reçut alors l'ordre du département de pourvoir lui-même à l'enlèvement de l'épave dans les vingt jours qui suivraient. Il consulta un capitaine Aussant, qu'il décrit comme "wrecking-master" et, muni des conseils de cet expert, il procéda au déplacement de l'épave. Le coût de ces opérations s'éleva à \$18,168.32. Il en produisit un état comme exhibit dans la cause. Je ne trouve pas utile d'entrer ici dans les détails des opérations qui, d'ailleurs, ont été approuvées par le juge de première instance.

On demanda à M. Weir si quelque chose aurait pu être vendu après le déplacement et il ajoute que le produit de cette vente possible n'aurait pas été suffisant pour couvrir le montant de \$6,000 que le département eut été obligé de dépenser pour le renflouement de l'épave. Lui-même, Weir, et le capitaine Aussant assistèrent personnellement à ce déplacement. Il ajoute, d'ailleurs, que le coût de l'opération n'inclut pas "the departmental equipment" qui fut utilisé dans ce but.

Il déclare même que premièrement les propriétaires ne se donnèrent même pas la peine de répondre à la lettre par laquelle il les sommaait d'enlever l'épave, mais, qu'après que les courroies eussent été placées sous la barge, il offrit aux propriétaires de terminer l'opération eux-mêmes et que cette offre ne fut pas acceptée.

Le capitaine Aussant, entendu comme témoin, confirme le témoignage de M. Weir.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

Il résulte de tout ce qui précède que, en vertu du principe bien connu, *Omnia rite acta esse praesumuntur*, même si une décision formelle du Ministre était requise par l'article 15 de la Loi, l'on doit présumer que cette décision avait été rendue, puisqu'il n'est pas possible de penser que toutes ces opérations auraient été entreprises sur la seule initiative des employés du département. Lorsque M. Weir, comme il l'affirme, s'adressa au département pour en recevoir des instructions, il faut prendre pour acquit que ces instructions lui furent transmises de la part du Ministre; et si les appelants prétendaient que le Ministre n'avait pas été d'avis que les opérations, telles qu'elles ont été faites, devaient être entreprises, il incombait aux appelants eux-mêmes d'affirmer que le Ministre n'était pas intervenu et de le prouver.

On doit donc décider que, conformément à l'article 16 de la Loi, le Ministre a ordonné que la barge qui constituait l'obstruction soit transportée "à l'endroit qu'il jugeait convenable".

L'article 16 ajoute que le Ministre pouvait alors ordonner que l'épave fut vendue aux enchères "ou de toute autre manière qu'il croit plus avantageuse". Il pouvait également faire détruire ou vendre la barge. La façon d'en disposer était laissée à sa discrétion.

Dans le cas actuel, il ordonna que la barge fut enlevée de l'endroit où elle nuisait à la navigation, et du moment que cette opération eut été complétée, la barge fut laissée là où elle avait été transportée.

Comme l'a décidé le juge de première instance, le Ministre n'était pas obligé de faire plus. Il eut pu ordonner de détruire la barge ou de la vendre, mais l'article 16 exprime ces différentes opérations dans l'alternative et, en plus, il n'est que facultatif, de sorte qu'il n'impose aucune obligation au Ministre; le tout est laissé à sa discrétion.

S'il décide de faire vendre la barge, alors, d'après le paragraphe 2 de l'article 16, tout surplus du produit de la vente, au delà du coût de l'enlèvement ou de la destruction, doit être remis au propriétaire ou à toutes autres personnes qui ont le droit de réclamer ce produit.

Enfin, l'article 17 édicte que lorsque le Ministre a fait enlever l'épave et que les frais de cet enlèvement ont été

payés sur les deniers publics du Canada; et que le produit net de la vente ne suffit pas à couvrir le coût ainsi acquitté à même les deniers publics du Canada, l'excédent de ces dépenses sur ce produit net, ou le montant total de ces dépenses, s'il n'y a rien qui puisse être vendu, est recouvrable, avec dépens, par la Couronne, du propriétaire de la barge qui causait l'obstruction (ici, ce sont les appelants Sauvageau), ou du patron ou de l'individu en charge de l'objet lorsque l'obstruction s'est produite.

Un autre sous-paragraphe permet également au Ministre de recouvrer les dépenses de l'enlèvement de toute personne qui, par son fait ou par sa faute, ou par le fait ou par la négligence de ses serviteurs, a été cause que cette obstruction s'est produite ou a subsisté; mais, dans le cas actuel, la Cour de l'Échiquier a été d'avis qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer ce dernier sous-paragraphe et il n'y a donc pas lieu d'y insister. Seule, d'ailleurs, l'appelante "the Price Navigation Company Limited" eut pu être tenue responsable, en vertu de ce sous-paragraphe, si, par ailleurs, il ne pouvait pas être décidé que sa responsabilité est déjà engagée, en vertu du sous-paragraphe (a) de l'article 17, comme patron ou individu en charge de la barge.

Les appelants Sauvageau, comme propriétaires de la barge, ne peuvent donc échapper à leur responsabilité pour le montant des dépenses encourues pour l'enlèvement que s'ils ont raison de prétendre que le Ministre n'aurait pas accompli les formalités exigées par la *Loi de la protection des eaux navigables*. La Cour de l'Échiquier a été d'avis que toutes les conditions requises avaient été remplies, et je ne puis me persuader, qu'en arrivant à cette conclusion, il y a erreur dans le jugement qui a été rendu.

Nous avons déjà constaté que le Ministre doit être tenu pour avoir été d'avis que la navigation des eaux navigables était obstruée, embarrassée ou rendue plus difficile ou dangereuse par le fait de l'épave. Il a sommé les propriétaires et l'appelante, "the Price Navigation Company Limited", de faire enlever ou détruire l'épave. Mais, non seulement cette sommation n'a pas été obéie, les appelants n'en ont pas tenu compte, et M. Weir déclare qu'il n'a reçu aucune réponse à la lettre de sommation qu'il leur avait fait parvenir par poste recommandée.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

Là-dessus, usant de sa discrétion, le Ministre ordonna que la barge fut transportée "à l'endroit qu'il jugeait convenable". Il se contenta de cela, le principal but des articles de la Loi en discussion ayant alors été rempli, l'obstacle ayant été écarté du chenal destiné à la navigation.

Il n'y a rien dans la Loi à l'effet que le Ministre était obligé de faire vendre l'épave. L'article 16, nous le répétons, n'est que facultatif. Mais, même s'il l'eut fait vendre, le reste de l'article, qui lui permet d'employer le produit de la vente à couvrir les dépenses contractées par lui, n'est également que facultatif. Ce n'est que dans le paragraphe 2 de l'article 16 qu'il devient impératif pour contraindre le Ministre, s'il a fait vendre, à remettre tout surplus du produit de cette vente au propriétaire ou à toutes autres personnes qui ont droit de réclamer la totalité ou partie du produit de la vente.

Venons-en maintenant à l'article 17 sur lequel les appelants se sont surtout retranchés pour prétendre que, comme il n'y avait pas eu vente de l'épave, la Couronne ne pouvait rien réclamer, soit du propriétaire, soit de "the Price Navigation Company Limited".

Cet article édicte que, lorsque les frais encourus par le département pour l'entretien des signaux ou pour l'enlèvement d'une épave ont été payés sur les deniers publics du Canada; et que le produit net de la vente de l'épave qui causait l'obstruction ne suffit pas à couvrir le coût ainsi acquitté à même les deniers publics du Canada, l'excédent de ces dépenses sur ce produit net, ou le montant total de ces dépenses s'il n'y a rien qui puisse être vendu, est recouvrable, avec dépens, par la Couronne, du propriétaire de l'objet qui causait l'obstruction, ou, en l'espèce, du patron ou individu en charge de l'objet lorsque l'obstruction ou l'obstacle s'est produit.

Il faut envisager cet article d'abord au point de vue des faits; et la première question qui se pose est celle de savoir s'il y avait quelque chose qui pouvait être vendu dans le cas qui nous occupe. Car, la condition est bien claire: s'il n'y a rien qui puisse être vendu, le montant total des dépenses de l'enlèvement est recouvrable, avec dépens.

Or—et le témoignage de M. Weir sur ce point n'est aucunement contredit—après que l'épave eut été déplacée du chenal de la navigation (j'emploie ici les mots mêmes du témoignage de M. Weir):

...if the vessel had been raised entirely, it would have meant taking the vessel out of the channel, where there was less current, turning around to the bottom again and using two other vessels with cross logs or gallow frames and raise her up again in order to bring her free of the water. This would have cost at least another \$6,000—and the Department was not interested in any other part of the work than clearing the channel of an obstruction. That was the reason why the vessel was not raised entirely.

On lui demande alors:

Q. Now, could anything have been sold out of that wreck?

R. Possibly, but not for any great amount of money, not enough to pay the Department for the extra \$6,000—as we have learned by experience on other occasions.

Q. Have you had quite a long experience in that wrecking business?

R. I believe I did my first wrecking job about 52 years ago.

Q. According to your experience, Captain, do those wrecks bring quite a lot of money whenever they are sold?

R. No money was to be made: all was lost.

On voit donc que la preuve démontre que, conformément à l'article 17 (c), il n'y avait rien dans le cas actuel qui pouvait être vendu; et il s'ensuit que le montant total des dépenses du département est recouvrable, avec dépens, par la Couronne.

Cette constatation dispenserait de discuter le sens de cet article 17 (c), mais, comme les appelants Sauvageau ont prétendu que le droit de la Couronne de recouvrer exigeait préalablement qu'il y eut eu une vente des débris de l'épave, et que la Couronne ne pouvait recouvrer que si la vente de ces débris avait eu lieu, je dois dire que je ne puis me rendre à ce raisonnement.

Les différents articles que nous avons cités au commencement de ce jugement doivent, suivant la règle d'interprétation ordinaire, être interprétés les uns par les autres. Aucun de ces articles ne fait une obligation au Ministre de vendre l'objet qui constituait l'obstruction ou l'obstacle. Au contraire, l'article 16, comme nous l'avons vu, est exclusivement facultatif. Comme le fait remarquer le témoin Weir, le principal but de tous ces articles est qu'un obstacle à la navigation soit écarté du chenal, et, du moment que cela est fait, ce but est atteint et l'esprit de la Loi a été observé.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

Même s'il y a eu vente, par suite de l'exercice de la discrétion du Ministre, là encore il n'y a pas d'obligation pour lui d'employer le produit à couvrir les dépenses qu'il a contractées pour faire placer les signaux ou pour faire enlever ou détruire l'obstacle. Cette partie de l'article 16 n'est également que facultatif.

Dans toutes ces dispositions de la Loi, le seul article qui soit impératif est le paragraphe 2 de l'article 16, en vertu duquel le Ministre, s'il a fait vendre, est tenu de remettre le surplus du produit de la vente, après avoir payé les dépenses contractées par lui, au propriétaire ou à toutes autres personnes qui ont droit de réclamer la totalité ou partie de ce produit.

Si l'on tente d'interpréter l'article 16 concurremment avec l'article 17, il serait donc incompatible que le Ministre, qui, dans sa discrétion, aurait décidé de ne pas vendre, ne put recouvrer ses frais d'entretien ou d'enlèvement que s'il décidait de vendre. En l'espèce, cela voudrait dire que le département aurait encouru une dépense de \$18,168.32, et, parce qu'il aurait décidé de ne pas vendre, vu que cette vente non seulement n'aurait rien rapporté mais, au contraire, aurait ajouté encore aux frais du département, ainsi que le déclare le témoin Weir, l'article 17 ne lui permettrait pas de recouvrer de ceux qui les doivent les frais encourus par lui. Cette interprétation, suivant moi, conduirait littéralement à une absurdité.

En toute déférence, mon opinion est que l'article 17 doit se lire dans l'alternative: s'il n'y a pas eu vente, soit parce "qu'il n'y a rien qui puisse être vendu", soit parce que le Ministre, dans sa discrétion, a décidé qu'il n'y avait pas lieu de vendre, la Couronne a le droit de réclamer le coût de l'enlèvement, avec dépens.

Ce n'est que s'il y a eu vente et que, les frais encourus par le département ayant été déduits, il reste un surplus, ce surplus doit être remis au propriétaire ou à toutes autres personnes qui y ont droit. Dans ce cas, bien entendu, si le produit de la vente a été suffisant pour couvrir les frais du département, il n'y a rien à réclamer.

Pour ces deux raisons, à la fois parce que, suivant l'interprétation qui doit être donnée aux articles du Statut, le

Ministre n'était pas tenu de vendre, et qu'il a droit de recouvrer ses frais, avec dépens; et parce que également, dans la cause actuelle, il a été prouvé qu'il n'y avait rien à vendre, puisque les frais qui eussent été rendu nécessaires pour la vente eussent absorbé et au delà de ce que la vente de la barge aurait pu rapporter; quelle que soit la façon d'envisager l'article 17, soit du point de vue de l'interprétation légale, soit du point de vue des faits, je suis d'avis que le jugement qui a été rendu contre les propriétaires Sauvageau est bien fondé et doit être maintenu.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

Quant à l'appelante, "the Price Navigation Company Limited", je suis du même avis. Dans le cas qui nous occupe, c'était bien le personnel du remorqueur qui avait la charge de la barge. La preuve démontre que cette barge ne pouvait rien faire d'elle-même. Lorsque ceux qui s'y trouvaient, le capitaine Daneau et le matelot Sauvageau, constatèrent que les vagues embarquaient dans la barge et menaçaient de la faire couler, comme l'événement s'est produit, ils étaient apparemment impuissants pour empêcher l'accident. Ils se mirent à faire des signaux au personnel du remorqueur. Ce personnel se rendit bien compte que, si la barge était en péril, ce n'était pas les personnes qui étaient sur la barge qui pouvaient y remédier, mais, seul, le remorqueur pouvait le faire. Ainsi que l'avoua le capitaine Larsen, il a alors cherché "for shelter". C'est lui et non la barge qui devait se rendre à ce "shelter". Mais, lorsqu'il tenta de le faire, d'abord le *Saguenay*, de la Canada Steamship Line, venait vers le remorqueur et il dut lui abandonner le droit de passage. Après que le *Saguenay* l'eut dépassé, un paquebot descendait le fleuve dans la direction de Québec et là encore, il dut céder le droit de passage à ce paquebot. Ils étaient alors près de la courbe qui contourne le Cap Saint-Charles. Il tenta de se diriger vers le nord, mais un autre paquebot descendait le fleuve "with another auxiliary schooner", et pour obéir aux règles du chemin ("rules of the road"), une fois de plus le remorqueur fut empêché de suivre la manœuvre qui lui paraissait nécessaire.

A la suite de tous ces empêchements, les personnes en charge du remorqueur s'aperçurent que la barge *Belœil*

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

avait disparu. Ils mirent alors à l'ancre et ils coupèrent la ligne de remorque qui les reliait à la barge.

Tout ce récit du capitaine Larsen démontre bien que c'est le remorqueur qui était en charge de la barge et que cette dernière, par elle-même, ne pouvait rien faire. Sans doute, il y avait sur la barge des personnes qui représentaient les propriétaires, mais, au sens de la *Loi de la protection des eaux navigables*, c'était bien le personnel du remorqueur qui était en charge de la barge et qui, comme les propriétaires, doit être tenu responsable vis-à-vis de la Couronne, ainsi que l'a jugé la Cour de l'Échiquier.

Les appelants Sauvageau ont cité, à l'appui de leurs prétentions, un jugement de cette Cour dans la cause de *Anderson v. The King* (1).

Je suis d'avis que cette cause ne s'applique pas à l'espèce actuelle. Il faut d'abord faire remarquer que dans cette affaire la Cour s'est divisée à trois juges contre trois et que, par conséquent, il n'y a pas eu vraiment de jugement rendu, ce qui a pour effet de laisser subsister le jugement de la Cour de l'Échiquier, rendu par l'honorable juge Cassels, et par lequel l'action de la Couronne avait été maintenue.

Mais il suffit de lire les notes des juges de la Cour Suprême (1) pour constater que la question qui a été soulevée et qu'ils ont discutée n'était pas celle de savoir si, pour avoir le droit de recouvrer les frais d'enlèvement, la Couronne était d'abord obligée, comme condition essentielle et préalable, de vendre les débris de l'épave pour réclamer le déficit, s'il y en avait après avoir appliqué le produit de la vente à ces frais.

Dans la cause d'Anderson, le département, qui avait demandé des soumissions pour l'enlèvement de l'épave, avait spécifié que, comme compensation à l'entrepreneur qui procéderait à l'enlèvement, "the materials in the obstruction, when the removal is satisfactorily completed, but not before, to become the property of the contractor."

Trois des juges (Sir Louis Davies, Juge en Chef, et les juges Brodeur et Mignault) furent d'avis qu'en procédant de la sorte, le département avait en substance observé la Loi, puisque l'entrepreneur, s'il n'eut pas eu la propriété des débris de l'épave, eut exigé un montant plus élevé pour

(1) (1919) 59 S.C.R. 379. .

opérer l'enlèvement; que le propriétaire avait eu le bénéfice de cette réduction du coût de l'enlèvement; qu'il n'avait donc subi aucun préjudice et que rien ne pouvait le justifier de refuser de payer le coût de l'enlèvement que lui réclamait la Couronne.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rinfret C.J.

Les trois autres juges firent remarquer que là n'était pas la question. Le Statut prescrivait un mode spécial de procéder à la vente des débris de l'épave et il était nécessaire pour permettre à la Couronne de recouvrer, dans les circonstances, que le département ait procédé strictement suivant les prescriptions de la Loi.

Or, cette Loi ordonnait que, s'il y avait vente, il fallait qu'elle eut lieu "aux enchères ou de toute autre manière que le Ministre croyait plus avantageuse". Ici, il n'y avait pas eu vente aux enchères conformément au Statut, mais le Ministre avait adopté une procédure par laquelle l'entrepreneur de l'enlèvement devenait propriétaire des débris de l'épave, en vertu même de son contrat et sans qu'il y eut d'enchères. La méthode de procéder prescrite par le Statut n'avait donc pas été suivie et cela avait pour effet d'empêcher la Couronne de recouvrer.

Il n'est nullement discuté dans les raisons données par les juges en cette cause pour arriver à la conclusion adoptée par eux, la question de savoir si le Ministre est obligé de faire vendre, comme condition essentielle et préalable, pour lui permettre ensuite de recouvrer les frais d'entretien des signaux, ainsi que les frais d'enlèvement ou de destruction.

Comme le fait remarquer Lord Halsbury dans la cause de *Quinn v. Leatham* (1):

...Now, before discussing the case of *Allen v. Flood* (1898 A.C. 1) and what was decided therein, there are two observations of a general character which I wish to make, and one is to repeat what I have very often said before, that every judgment must be read as applicable to the particular facts proved, or assumed to be proved, since the generality of the expressions which may be found there are not intended to be expositions of the whole law, but governed and qualified by the particular facts of the case in which such expressions are to be found. The other is that a case is only an authority for what it actually decides.

Le jugement condamne les appelants conjointement et solidairement. Je ne crois pas qu'il s'agisse ici d'un cas de solidarité, bien que les deux débiteurs, c'est-à-dire, les propriétaires, d'une part, et "the Price Navigation Company

(1) (1901) H.L. 506.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Taschereau J.

Limited", d'autre part, soient "obligés à une même chose", soit au paiement de la même somme d'argent (C.C. 1103); mais ils n'y sont pas obligés en la même qualité. Les appelants Sauvageau sont contraints à rembourser en leur qualité de propriétaires de la barge; l'appelante, "the Price Navigation Company Limited", y est tenue comme étant la personne en charge, au sens de la Loi.

Cependant, cela n'affecte pas le jugement qui a été rendu, car je suis d'avis que l'obligation des appelants est indivisible (C.C. 1124) et chacun d'eux y est donc tenu pour le total (C.C. 1126). Le résultat reste donc le même, sauf que le jugement doit subir cette légère modification: les appelants ne sont pas responsables du remboursement à l'intimé "conjointement et solidairement", mais chacun d'eux doit y être tenu pour la somme totale de \$18,168.32, avec intérêt à compter du 21 avril 1943, et les dépens; mais réserve est faite en faveur de chacun d'eux du droit à exercer leur réclamation respective l'un contre l'autre, s'il y a lieu.

Je suis donc d'avis que les appels respectifs des propriétaires Sauvageau et "the Price Navigation Company Limited" doivent être rejetés, avec dépens.

The judgment of Taschereau and Locke JJ. was delivered by

TASCHEREAU J.:—Le Juge en chef, dans des notes très élaborées, a résumé de façon complète les faits qui ont donné naissance au présent litige. Il a également expliqué les prétentions respectives des parties, tant dans la plaidoirie écrite qu'à l'argument devant cette Cour, et il serait en conséquence inutile d'y revenir. Je me bornerai simplement à discuter un seul aspect de cette cause, qui à mon sens doit suffire pour en disposer. Je me dispenserai donc de considérer les autres questions soumises.

La *Loi de la Protection des Eaux Navigables* (R.S.C. 1927, c. 140), impose au propriétaire du navire, au capitaine, ainsi qu'à la personne qui en était en charge au moment du sinistre, une nouvelle obligation, inconnue du droit commun, et confère à la Couronne un droit, qu'avant

l'entrée en vigueur de ce statut, elle ne possédait pas. (Anderson v. The King (1)), (Arrow Shipping Co. v. Tyne Improvement Commissioners (2)).

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Taschereau J.

Dans la première de ces deux causes, M. le Juge Anglin dit à la page 387:

We are required to place a construction on sections 17 and 18. The latter section confers on the Crown a right which it did not theretofore enjoy. It subjects the owner of a vessel which founders in a place where it constitutes an obstruction to navigation, who may be entirely free from blame, to what may be a very serious burden. It is only fair to him that any conditions which Parliament has attached to the imposition of that burden should be fulfilled.

Dans la seconde, où la Chambre des Lords avait à interpréter un statut impérial 10 et 11 Vict. c. 27, s. 56, qui autorise le maître du hâvre à enlever toute épave et à réclamer le coût de ses dépenses du propriétaire, et à lui remettre le surplus de la vente de l'épave, Lord Herschell s'exprime ainsi à la page 516:

Although I am of opinion that in the present case, there being no evidence that the disaster was due to the negligence either of the appellants or their servants, they would be under no liability at common law for damage caused by the obstruction or for the expenses incurred in removing it, yet I am unable to find any valid ground on which the operation of sect. 56, which casts upon the owner the liability to pay for the expenses of removing the obstruction, can be limited to cases in which such liability would exist at common law.

Lord Morris, à la page 533, dit à son tour:

My Lords, I concur in the judgment proposed. The facts of this case have been so fully stated by your Lordships who have preceded me that it is quite unnecessary I should repeat them. The defendants are under no common law liability of any kind. Their liability is the subject of express enactment:—10 & 11 Vict., c. 27, s. 56, enacts: "The harbour-master may remove any wreck or other obstruction to the harbour, dock, or pier, or the approaches to the same, and also any floating timber which impedes the navigation thereof, and the expense of removing any such wreck, obstruction, or floating timber shall be repaid by the owner of the same, and the harbour-master may detain such wreck or floating timber for securing the expenses, and on non-payment of such expenses on demand may sell such wreck or floating timber, and out of the proceeds of such sale pay such expenses, rendering the overplus, if any, to the owner on demand".

Depuis que la *Loi de la Protection des Eaux Navigables* a été mise en vigueur, le propriétaire du navire qui a sombré, doit libérer le chenal obstrué même si le sinistre est le résultat d'un cas fortuit ou d'une force majeure, et *en certains cas*, il est tenu avec le capitaine et la personne

(1) (1919) 59 S.C.R. 379 at 386.

(2) [1894] A.C. 508.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Taschereau J.

en charge du navire, de rembourser le Gouvernement s'il entreprend lui-même de faire disparaître l'obstruction. Le cas fortuit et la force majeure, qui impliquent nécessairement l'absence de faute prouvée ou présumée, ont toujours été reconnus comme des fins de non recevoir, parce qu'ils dépassent le contrôle de l'homme. Mais en vertu de la loi sur laquelle se fonde l'intimé pour réclamer des appelants la somme de \$18,168.32, cette défense de droit commun n'est plus reconnue. On y voit bien qu'en certains cas la personne qui par sa faute a été la cause de l'obstruction des Eaux Navigables, peut être tenue responsable, mais vis-à-vis la Couronne, le statut ne fait aucune distinction, et la responsabilité de tous est engagée. Dans le cas qui nous occupe, les appelants Sauvageau ont été condamnés parce qu'ils étaient les propriétaires, et la Price Navigation Co. parce que d'après l'honorable Juge au procès, elle avait le contrôle de la barge *Belœil*. La condamnation ne repose nullement sur la négligence des appelants, qui d'ailleurs n'est pas alléguée, et l'on voit apparaître immédiatement avec cette *Loi de la Protection des Eaux Navigables*, une dérogation aux principes du droit commun. C'est dire qu'elle doit être interprétée strictement en faveur de ceux sur qui repose l'obligation nouvelle qui a été créée, et que la partie qui l'invoque doit démontrer que toutes les conditions nécessaires à son application ont été remplies.

En adoptant cette loi, la Législature a évidemment voulu libérer l'État de l'impérieuse obligation qui repose primordialement sur lui d'enlever des Eaux Navigables les obstructions qui les encombrant, afin d'assurer la sécurité du public. On a voulu faire porter sur d'autres une partie du fardeau. Mais malgré cette exorbitante innovation, apparemment basée sur le statut britannique 40-41 Victoria, c. 16, d'ailleurs moins rigoureux, on trouve dans la loi certains tempéraments dont les appelants doivent bénéficier nécessairement. Appliquée avec la rigueur que lui prête l'intimé, la loi conduirait à une injustice notoire.

La prétention de ce dernier est que quand un navire sombre dans les Eaux Navigables du Canada, même comme conséquence d'un cas fortuit ou de force majeure, le Ministre du Transport, après vingt-quatre heures, si l'épave

n'a pas été enlevée, a le droit de la faire enlever ou détruire, et de réclamer la totalité des dépenses encourues du propriétaire ou de la personne en charge de ce navire. L'analyse des textes et de la jurisprudence me conduit à la conclusion que la loi n'a pas toute cette sévérité.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Taschereau J.

Les articles pertinents à la présente cause sont 14, 15, 16, 17. Ils peuvent être résumés de la façon suivante.

Lorsqu'un navire sombre et que son épave obstrue les eaux navigables, le propriétaire, le capitaine ou la personne en charge du navire, doit *immédiatement* en avertir les autorités. Le propriétaire du navire *doit aussitôt* commencer à enlever cette obstruction, afin de libérer le chenal, mais s'il refuse ou néglige de le faire, le Ministre peut, après vingt-quatre heures, ordonner *l'enlèvement ou la destruction* de cet obstacle par les moyens qu'il croit convenable d'employer. Il peut également ordonner que le navire soit *transporté hors du chenal pour y être vendu aux enchères, ou de toute autre manière qu'il croit plus avantageuse*, et il peut employer le produit à couvrir les dépenses, et est tenu de remettre tout surplus à ceux qui ont droit de le réclamer.

L'article 17 est à l'effet que quand le Ministre a fait *enlever* une épave, que les frais d'enlèvement ont été payés à même les deniers publics du Canada, et que *le produit net de la vente* ne suffit pas à couvrir les dépenses encourues, le Ministre ne peut réclamer du propriétaire ou de l'individu en charge du navire, *l'excédent* des dépenses sur le produit net de la vente. Quand, ajoute l'article 17, *il n'y a rien à vendre*, le Ministre a droit de réclamer *la totalité des dépenses*.

Conformément à la loi, les autorités compétentes ont été immédiatement averties de l'existence de l'épave par quelques membres de l'équipage, et elles ont en conséquence fait placer des bouées pour indiquer aux navigateurs le danger que présentait cette obstruction dans le chenal, qui au large du Cap Saint-Charles, vis-à-vis Grondines, où le sinistre a eu lieu, n'a que quarante pieds de profondeur. Vu le défaut ou la négligence des appelants d'*enlever*, de *détruire* ou de *transporter* ce navire sombré, qui de l'avis du Ministre rendait la navigation dangereuse, l'intimé a

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Taschereau J.

procédé à l'enlèvement, et la barge a été déposée en dehors du chenal, où elle ne constituait plus une obstruction que pouvaient craindre les navigateurs. Cette opération a été effectuée au cours du mois de juin 1942, au coût de \$18,168.32, et en mars 1943, l'intimé en a réclamé le montant des appelants, sans avoir préalablement procédé à la vente de l'épave, dont le crédit aurait bénéficié aux appelants. C'est la prétention de ces derniers que cette vente était une condition préalable et nécessaire à l'existence du droit d'action. Avec respect pour ceux qui partagent une opinion différente, je crois cet argument bien fondé, et qu'il doit en conséquence être accueilli.

C'est en vertu de l'article 17 que le Ministre est investi du droit de poursuivre, et je ne puis arriver à la conclusion qu'il est dispensé de remplir les conditions auxquelles ce droit est subordonné. En dépouillant cet article de ce qui n'est pas pertinent à cette cause, on peut en extraire les droits et obligations qui suivent. Lorsque le Ministre a fait enlever une épave, et que les dépenses ont été payées à même les deniers publics, et que le produit net de la vente n'est pas suffisant pour payer les dépenses, il peut réclamer l'excédent, tel qu'expliqué précédemment. "S'il n'y a rien qui puisse être vendu", le montant total de ces dépenses est recouvrable. Il me semble que la lecture de cet article révèle bien l'obligation du Ministre de faire vendre l'épave afin d'en appliquer le produit au coût des dépenses, et de soulager ainsi le fardeau imposé aux autres personnes, souvent exemptes de toute négligence. Les mots "s'il n'y a rien qui puisse être vendu" complètent l'intention du législateur à l'effet qu'il devra toujours y avoir une vente, sauf dans le cas de défaut d'objet. Cette dernière alternative devait être nécessairement prévue, car on peut facilement supposer le cas de destruction complète de l'épave ne laissant aucun débris, susceptible d'être vendu, et le cas où, tel que la loi l'y autorise, le Ministre réclame les frais de pose et d'entretien de bouées ou de signaux, pour indiquer l'existence d'une obstruction que le courant aurait emportée subséquemment, ou qui aurait été dynamitée. Dans ces derniers cas, il n'y a pas de doute possible que le Ministre peut réclamer la totalité des dépenses.

Mais dans le cas présent, le navire a été transporté hors du chenal, et repose encore dans le fleuve où il a cessé d'être une obstruction, et la preuve révèle que sa valeur est substantielle. Il y avait donc quelque chose "*qui pouvait être vendu*", et qui ne l'a pas été. Les appelants peuvent à mon sens, justement se plaindre de l'absence de l'accomplissement de cette obligation, qui repose sur la Couronne, avant qu'elle ne puisse instituer des procédures.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Taschereau J.

Je ne puis me rendre au raisonnement de l'intimé au sujet des droits facultatifs que le statut confère au Ministre. Théoriquement le Ministre n'est pas tenu de faire transporter une épave, mais il *peut* le faire, et quand il le fait, ajoute l'article, c'est "*pour y être vendue aux enchères*" ou de toute autre manière qu'il juge convenable. En outre, l'article 17 est impératif, et lorsque le Ministre a fait enlever une épave, qu'il en a payé le coût, que le produit de la vente est insuffisant, il peut réclamer l'excédent. Les droits du Ministre ne lui sont pas imposés; il est libre de les exercer, mais ses obligations sont impératives, et sont les conséquences nécessaires de l'exercice de ses droits.

Dans une cause de *Anderson v. Le Roi* (1) jugée par M. le Juge Cassels, les faits étaient les suivants:

Anderson, le défendeur et propriétaire de la barge *Empress*, qui avait sombré dans le Barrington Passage, et était devenue une obstruction, a été poursuivi par Sa Majesté le Roi pour les frais encourus par ce dernier pour la destruction et l'enlèvement des débris de la barge. La défense en Cour d'Échiquier était que, Anderson n'était pas le propriétaire de l'épave, le vaisseau ayant été vendu à un nommé Nickerson quelques jours après le sinistre. Anderson prétendait que la réclamation du Gouvernement devait être dirigée non pas contre le propriétaire du navire au temps du sinistre, mais contre le propriétaire de l'épave. M. le Juge Cassels, en se basant sur le chap. 115 des Statuts Révisés du Canada, 1906, art. 13, en est arrivé à la conclusion que le mot "propriétaire" comprenait le propriétaire enregistré d'un navire au moment du sinistre.

Cette cause a été portée devant la Cour Suprême (2). La Cour s'est divisée également de sorte que l'appel a été

(1) (1919) 46 D.L.R. 275.

(2) (1919) 59 S.C.R. 379.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Taschereau J.

rejeté sans frais, vu que le jugement de M. le Juge Cassels n'a pas été renversé. Mais la division égale des juges ne signifie pas que le jugement de M. le Juge Cassels constitue une autorité qui lie cette Cour (*Stanstead Election Case* (1)). D'ailleurs, l'analyse de Anderson et de Sa Majesté le Roi révèle que la cause a été plaidée devant cette Cour, non pas sur le point décidé par M. le Juge Cassels en Cour d'Échiquier, mais sur un point entièrement différent, et qui ressemble particulièrement à celui qui nous est soumis. Le Ministre de la Marine, (maintenant Ministre des Transports) avait demandé des soumissions pour l'enlèvement de l'épave de la barge *Empress*, et il a été convenu avec le plus bas soumissionnaire qui devait recevoir la somme de \$750, qu'il dynamiterait la coque du navire, et qu'il enlèverait tous les débris et tous les accessoires qui deviendraient sa propriété. Quand le Ministre a institué les procédures contre Anderson pour se faire rembourser de ce montant de \$750, ce dernier a plaidé devant cette Cour, que les dispositions de la loi n'avaient pas été remplies, et que, vu qu'il n'y avait pas eu de vente préalable, l'action contre Anderson ne pouvait être accueillie.

Trois juges, MM. les Juges Idington, Duff et Anglin, en sont arrivés à la conclusion que, vu que le Ministre n'avait pas rempli les exigences impératives du statut, à savoir qu'il n'y avait pas eu de vente du navire, il ne pouvait pas instituer de procédures. M. le Juge Idington dit entre autres à la page 381:

The Minister did not direct anything to be conveyed to any place or to be sold by auction. What happened was that he advertized for tenders for the execution of the work and in the advertisement expressly provided as follows:—

The materials in the obstruction when the removal is satisfactorily completed, but not before, to become the property of the contractor.

Et plus loin, à la page 382:

That question is reduced solely to the one question of whether or not in this new remedy given the Crown to recover from the unfortunate owners of a wreck the cost of removing it, the steps laid down in the statute giving the remedy, as a condition precedent thereto, have been observed. I have come to the conclusion that they have not been observed.

M. le Juge Duff, à la page 385, s'exprime ainsi: Il réfère à des numéros différents, mais la loi est tout de même identique à celle d'aujourd'hui:

Now when section 18 is read in connection with section 17, (main-tenant 17 et 16) it becomes apparent that "sale under this part" in section 18 refers to the sale authorized by section 17, and section 18 provides, if not in explicit terms, at least by plain implication, that *if there is anything which can be sold*, it is only the difference between the net proceeds of the sale of it and the amount of the costs which can be recovered. It is quite clear that there was something of appreciable value which could be sold; And the appellant is entitled to succeed unless the condition of the statute is satisfied that there was a sale of these parts within the meaning of the statute.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.

THE KING
Taschereau J.

M. le Juge Anglin s'exprime de la façon suivante:

Section 17 imposes such a condition. If after the removal or destruction of a vessel by or at the instance of the Crown under section 16 there should be anything left "which can be sold", *it must then be "sold by auction or otherwise" under section 17 before the Minister may invoke the remedy created by section 18* of maintaining an action for the balance of the expenses incurred by the Crown after crediting the proceeds of a sale under section 17.

Comme on peut le voir, ces trois juges en sont arrivés à la conclusion qu'il n'y avait pas eu de vente *de ce qui pouvait être vendu*, et comme cette vente est essentielle au droit de la Couronne de poursuivre, l'action, d'après eux, devait être rejetée. Malgré que la Couronne payait la somme de \$750, et que le plus bas soumissionnaire s'engageait à dynamiter l'épave, et à *devenir propriétaire de ce qui restait*, ceci d'après MM. les Juges Idington, Duff et Anglin, n'était pas suffisant pour satisfaire les prescriptions de la loi. Ils décident qu'il est nécessaire qu'il y ait *une vente* préalable par enchères ou autrement.

Le Juge en chef Davies ne dit nulle part que la vente préalable n'est pas nécessaire pour justifier la Couronne d'instituer des procédures. Il arrive à la conclusion que Anderson devait payer parce que, dans son opinion, la preuve avait révélé que la transaction qui était intervenue entre lui et la Couronne constituait une complète observation de la loi. Si la Couronne avait, dit-il, conservé un droit de propriété dans les débris du navire, le montant de la soumission aurait sans doute été plus élevé, et le premier à en souffrir aurait été Anderson. M. le Juge Davies laisse entendre que parce qu'il a soumissionné à meilleur marché, le soumissionnaire a indirectement *acheté les débris*.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Taschereau J.

M. le Juge Brodeur ne se prononce pas catégoriquement, et M. le Juge Mignault est le seul à dire clairement "that the sale cannot be a condition precedent to the right of the Crown to recover the cost of removal".

Comme on peut le voir, la cause de *Anderson v. Le Roi* (1), loin d'être un obstacle au succès des appelants, confirme plutôt leur prétention.

Dans *Attorney-General of Canada v. Brister* (2), la Cour Suprême de la Nouvelle-Écosse a été saisie d'un litige où la même question était soulevée. A la page 55, Sir Joseph Chisholm C.J., avec qui a concouru Hall J., dit ce qui suit:

From a fair reading of this section, it seems to be the duty of the Minister, if he can find a purchaser to make a sale of the thing which forms the obstruction or of its parts, and the right to sue the owner or other person mentioned in s.-ss. (a) and (b) depends upon whether or not such duty has been performed.

Et plus loin, à la même page, malgré que son analyse des raisons des Juges Brodeur et Mignault dans la cause *Anderson* soit inexacte, Sir Joseph Chisholm dit cependant:

Three learned Judges were of opinion that conditions precedent as to sale were substantially complied with, and three decided that there should be strict compliance with the direction of the statute. All, however, were of opinion that the preliminary conditions should have been observed, and to that extent at least the decision is binding upon us. The *Anderson Case* has features in common with the present case: the obstruction was destroyed; the agreement with the contractor was that he should have the materials; and there was substantial salvage in each case.

Smiley J., avec qui s'est accordé Carroll J., s'exprime dans les termes suivants:

There was nothing, under the provisions of s. 16, which in the language of the section could be conveyed to such place as the Minister thought proper and there sold by auction or otherwise as he deemed most advisable. Section 17 provides that the whole cost of removal or destruction is recoverable by the Crown if there is nothing which can be sold under the provisions of s. 16. In my opinion, therefore, the Minister did comply with the statute, as stated by the learned trial Judge, and the first contention urged by counsel for the appellants is untenable.

On voit par ce que dit M. le Juge Smiley que le Ministre avait obéi aux prescriptions de la loi, parce que d'après lui, la preuve révélait *qu'il n'y avait rien à vendre*, laissant entendre que dans le cas contraire, l'action n'aurait pu être maintenue.

J'en arrive donc à la conclusion qu'il était nécessaire que la barge *Belœil* fut offerte en vente "par enchères ou

autrement”, avant que naisse le droit du Ministre de poursuivre. Comme cette obligation n’a pas été remplie, l’action doit être rejetée, et les deux appels maintenus avec dépens devant cette Cour, et la Cour de l’Échiquier.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rand J.

RAND, J. (dissenting): I am unable to interpret section 17 of the *Navigable Waters’ Protection Act* as making a sale of the property removed from interference with navigation, whenever it has some net value, a condition precedent to the recovery of the expenses of removal. The basic provision of the statute is that of section 14 which imposes upon the owner the duty to remove the obstruction or danger. That is a positive and unqualified statutory obligation, which in the absence of fault or negligence, certainly at common law, and seemingly by the law of Quebec, did not before exist. It may, no doubt, become an extremely onerous duty, but the policy of it having been decided by Parliament, we must not, in ascertaining the meaning of the statute, be unduly influenced by the possible hardships to owners. Its real effect may be merely to throw the burden of insurance upon the owner rather than the cost of removal upon the public.

When an accident or mishap occurs which brings about an interference with navigation, the Minister, under the authority of section 15, may cause the wreck, vessel or other thing “to be removed or destroyed.” Section 16 authorizes the Minister to “transport” and sell and to apply the proceeds towards the cost of removal or destruction. Section 17 permits recovery of the expenses paid out of the public moneys in the removal or destruction to the extent that the net proceeds of the sale are insufficient to cover them, and the whole expense “if there is nothing that can be sold as aforesaid.” What is created is a charge on the property for the outlay in favour of the Crown and the Crown is bound to apply the net value in reduction of it.

Whether or not there is anything that can be sold lies obviously in judgment, and to be sold to produce net proceeds depends upon what can be charged against the gross. The word “remove” in section 17 does not conflict with “convey” in section 16; since section 16 allows the Minister to charge the costs of “removal” and sale

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Rand J.

against the proceeds, the costs of "conveyance" are clearly included; and the same meaning is to be attributed to "removal" in section 17. Whether or not, then, the expenses of conveyance are brought in to ascertain "net proceeds", they are ultimately chargeable against proceeds. But the very uncertainty of net proceeds, as at what port or place, and whether \$1 or \$1,000, in addition to the risk of incurring unnecessary loss through mistaken judgment, excludes, in my opinion, an intention to prescribe sale as a prerequisite to recovery. What the statute deals with is the practical responsibility of keeping navigable waters free from such hazards; and where the owner refuses to discharge the duty imposed on him, as he did here, it enables the Government to perform that duty at his expense. What the owner is entitled to is credit for the salvage value of his property, and it makes no difference to him whether that value is realized by a sale or by valuation.

The officers of the department here decided upon removal only; the wreck was taken from close proximity to the channel and left in shallow water. It was estimated by the witness, Weir, that to bring the barge to a port would have cost an additional \$6,000. But that was so by reason of a second operation of bringing it to the surface which the nature of the first made necessary. We have no figures on what the cost of a direct removal and conveyance would have been, but the facts would make it appear that it could not be less than that actually carried out.

Although the barge was purchased at a sheriff's sale for \$2,000, there was some evidence, that it might have brought \$6,000. Since the Crown has failed to furnish any proof beyond the skeleton facts of the work done and costs, the owner must be given the benefit of matters not clearly established. Taking, then, the estimated cost of direct removal and sale to be at least \$18,168.32, I would allow the owners a deduction of \$6,000 as the salvage value.

The statute provides that recovery may be made where the removal is directed by the Minister and it is argued that it has not been shown that the Minister has acted at all, that the only evidence adduced was of action taken

by subordinate officials of the Department. Are we entitled to assume, in such a case, that the Minister did in fact authorize the action taken? Considering, in addition to the ordinary departmental practice, that tenders were called for the removal, that the expenditure made was substantial and a statement of it sent to the Auditor General, the case is one for the maxim *omnia rite acta esse praesumuntur*, and the objection fails.

The owners of the tug appeal on the ground that they do not come within the scope of section 17: that they were neither "a person in charge thereof at the time such obstruction or obstacle was occasioned" nor did their act cause or occasion it, and this contention I think well founded. There were two men on the barge, one of whom was the superior: they were the persons in charge of it. To be "in charge of" the vessel or other thing means, in section 17, something more than to be furnishing a service of haulage to it. Nor did any act of the tug occasion the mishap; the towage was, no doubt, one of the conditions out of which the accident arose, but for the "act" aimed at we must look elsewhere.

I would, therefore, allow the appeal of the appellants, Price Navigation Company and dismiss the information, with costs in both courts; and allow in part the appeal of the owners by reducing the judgment to \$12,168.32 with costs in this Court.

FAUTEUX, J.:—During the night of the 25th of September 1941, the *Belœil*, one of the three barges towed by the tug *Chicoutimi*, foundered in the St. Lawrence river, on the north side of the channel, near Cape St. Charles. It there and then became an obstacle to the navigation. Viewing the inaction of the interested parties, the Minister of Transport did, during the month of June 1942, cause this wreck to be removed. In the process, the barge was simply displaced from the channel and left elsewhere on the bed of the river. The cost of this removal, undertaken by the Department of Transport, has been defrayed out of the public moneys of Canada and amounted to \$18,168.32. The Respondent ultimately took action to recover from the Sauvageau brothers and Price Navi-

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Fauteux J.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Fauteux J.

gation Company Limited, registered owners, respectively, of the barge and the tug, and against J. C. Malone and Company Limited, her charterers.

By judgment rendered on the 4th of September 1948, in the Exchequer Court (1), the action was dismissed as against the charterers and maintained as against the appellants, they being jointly and severally condemned to pay to the Respondent the amount above indicated with interest, and costs.

The appeal is against this condemnation only.

The *Navigable Waters' Protection Act*, R.S.C. 1927, c. 140,—part II—, prescribes the rights and obligations of the parties and especially the remedies at the disposal of the Crown in like cases. Section 17 of the *Act* gives to the Crown a right to recover the expenses incurred by reason of such obstruction and its removal, from the owner of the vessel, from the person in charge thereof on the occasion of the disaster, or from any person through whose act or fault or that of his servants such obstruction or obstacle was occasioned or continued.

The relevant part of the section may conveniently be reproduced here:—

17. Whenever, under the Provisions of this Part, the Minister has caused

- (a)
- (b) to be removed.....any wreck.....by reason whereof the navigation of any such navigable waters was.....obstructed,; or
- (c)
and the cost.....of removing.....such.....wreck or other thing has been defrayed out of the public moneys of Canada; and the net proceeds of the sale under this Part of such vessel or its cargo, or the thing which caused or formed part of such obstruction are not sufficient to make good the cost so defrayed out of the public moneys of Canada, the amount by which such net proceeds falls short of the costs so defrayed as aforesaid, or the whole amount of such cost, *if there is nothing which can be sold* as aforesaid, shall be recoverable with costs by the Crown,
- (a) from the owner of such vessel or other thing, or from the managing owner or from the master or person in charge thereof at the time such obstruction or obstacle was occasioned; or
- (b) from any person through whose act or fault, or through the act or fault of whose servants such obstruction or obstacle was occasioned or continued.

In the present instance, the information filed by the Attorney General of Canada rests exclusively on the provisions of this *Act*. And it must further be noted that no fault or negligence of any of the appellants or their servants is alleged therein as a cause of action. The fact that they were owners of the barge, with respect to the Sauvageau brothers, and the fact that the barge was in its charge, with respect to the Navigation Company in the circumstances above indicated, are the sole juridical facts alleged as a "lien de droit" between the respective appellants and the Respondent. It is on the basis of the findings of such facts by the trial Judge (1) that the action was maintained against the appellants.

Apart from individual grounds of appeal, the appellants join in the following legal and factual submissions. As a matter of law, they contend that, if there is something which can be sold, the sale of the wreck is a condition precedent to the exercise of the right of the Crown to recover the costs for its removal. And further submitting, in point of fact, that the steel alone of the barge *Belœil* had a value of about \$5,000, that no sale had been made or even attempted, they then conclude that the above statutory condition has not been complied with and that the action should have been dismissed.

A like submission in law has been considered by this Court in *Anderson v. The King* (1).

Only the relevant features of that case may be referred to.—A schooner was burned to the water's edge, in Barrington Passage, a public harbour. The Minister advertised by tender for the execution of the work of removal. The contract, eventually let for \$750, had a stipulation,—as was intimated in the call for tenders,—prescribing that "...the materials in the obstruction, when the removal is satisfactorily completed, but not before, to become the property of the contractor." Upon the execution of the work, the contractors took the property as their own and, afterwards, sold a part for a sum of \$129 and had still some more left. An action was instituted by the Crown to recover from the owner of the wreck the sum of \$750, the costs of advertisement and some other incidental expenses.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Fauteux J.

(1) [1948] Ex. C.R. 534.

(1) (1919) 59 S.C.R. 379.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Fauteux J.

The defendant submitted that the sale of the vessel was a condition precedent to the right to recover the expenses of removal and that the Minister had not properly exercised his discretion as to whether the wreck was an obstruction to navigation and as to the manner of its removal. To meet the first part of the defendant's submission, the Crown suggested that the materials thus offered to and accepted by the contractor were part of the consideration for the execution of the work and were thus virtually sold; for without such added consideration, the bid of the contractors would have exceeded \$750.

The Anderson case, heard by six members of this Court, was concluded with divided opinions, which opinions were subsequently interpreted and summarized in the case of *Attorney General of Canada v. Brister* (1) by Sir Joseph Chisholm, C.J., at page 55, as follows:—

Three learned Judges were of opinion that conditions expressed as to sale were substantially complied with, and three decided that there should be strict compliance with the direction of the statute. All, however, were of opinion that the preliminary conditions should have been observed and to that extent the decision is binding upon us.

While one may not fully agree with this interpretation or summary of the opinions of members of this Court in the Anderson case (2), I cannot fail to be impressed by the reasons for judgment given by three of the members of this Court who, without any possible ambiguity, affirmed that a sale of the wreck is a condition precedent to the exercise of the right of the Crown to recover the costs for its removal.

Idington, J., at page 382, says:—

Even if we could find that there was a very trifling sum realized out of the property after its removal, I do not see how that would affect the question involved.

That question is reduced solely to the one question of whether or not in this new remedy given the Crown to recover from the unfortunate owners of a wreck the cost of removing it, the steps laid down in the statute giving the remedy, as a condition precedent thereto, have been observed. I have come to the conclusion that they have not been observed,

"So clear a departure from the terms of the Act should not, I submit, be maintained, no matter how well intentioned the modification made by the Minister or his deputy in carrying into effect the provisions of the Act may have been." I think the appeal should be allowed with costs.

(1) [1943] 3 D.L.R. 50..

(2) (1919) 59 S.C.R. 379.

At page 384 of the report, Duff, J., as he then was, says:—

At common law, the owner of a vessel becoming an obstruction to navigation in the absence of negligence or wilful default of the owner or persons in control of her, is not responsible for the consequences of the obstruction or chargeable with the cost of removing it, and the "Navigable Waters' Protection Act" imposes a new liability upon the owners of ships, which comes into existence in certain defined conditions; a liability which it would be difficult in many cases to describe as just or fair or reasonable.

On well-known principles the party who asserts in a particular case that the conditions of a new statutory liability have come into existence, must establish that proposition strictly and in ascertaining whether that is so or not, the inquiry is: Do the facts established clearly fall within the statutory description of those conditions?

Anglin, J., as he then was, expresses the following views, at page 387:—

The latter section confers on the Crown a right which it did not theretofore enjoy. *Arrow Shipping Co. v. Tyne Improvement Commissioners* (A.C. 1894-508), at pp. 527-8. It subjects the owner of a vessel which founders in a place where it constitutes an obstruction to navigation, who may be entirely free from blame, to what may be a very serious burden. It is only fair to him that any conditions which Parliament has attached to the imposition of that burden should be fulfilled. Section 17 imposes such a condition. If after the removal or destruction of a vessel by or at the instance of the Crown under section 16 there should be anything left "which can be sold", it must then be "sold by auction or otherwise" under section 17 before the Minister may invoke the remedy created by section 18 of maintaining an action for the balance of the expenses incurred by the Crown after crediting the proceeds of a sale under section 17.

The legal submission of the appellants herein rests on the combined play of two principles. Affirming the first one Lord Herschell in *Arrow Shipping Co. v. Tyne Improvement Commissioners* above quoted says at page 508:—

...I am of opinion that in the present case, there being no evidence that the disaster was due to the negligence either of the appellants or their servants, they would be under no liability at common law for damage caused by the obstruction or for the expenses incurred in removing it...

In *Pasmore v. Oswaldtwistle Urban District Council* (1), the second principle is formulated by the Earl of Halsbury, L.C., at page 394:—

The principle that where a specific remedy is given by a statute, it thereby deprives the person who insists upon a remedy of any other form of remedy than that given by the statute, is one which is very familiar and which runs through the law. I think Lord Tanterden accurately states that principle in the case of *Doe v. Bridges* (1831), 1 B. & Ad. 847, 859 (109 E.R. 1001). He says: "Where an Act creates

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
—
Fauteux J.

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Fauteux J.

an obligation and enforces the performance in a specified manner, we take it be a general rule that performance cannot be enforced in any other manner.".....The obligation which is created by this statute is an obligation which is created by the statute and by the statute alone.

No argument has been advanced on behalf of the Respondent to successfully challenge the correctness of these principles.

It was suggested, however, that in the circumstances of this case, a sale would, in the result, have brought no advantage to the appellants and that there was, thus, virtually nothing which could be sold within the meaning of the *Act*.

As proof of the premises of this conclusion, the following evidence is invoked by the Respondent, required to say why the *Belœil* was not refloated, J. D. Weir, the officer of the Department of Transport in charge of the operations, answered:—

This would have cost at least another \$6,000—and the Department was not interested in any other part of the work than clearing the channel of an obstruction. That was the reason why the vessel was not raised entirely.

Asked further whether anything could have been sold out of that wreck, he expresses the following opinion:—

Possibly, but not for any great amount of money, not enough to pay the Department for the extra \$6,000—as we have learned by experience on other occasions.

On the other hand, the evidence shows that the *Belœil* had a steel hull and a wooden deck, that when examined by a marine diver, on the occasion of the removal operations, the deck was found to be heavily damaged but the hull seemed to be in good condition. Even Weir does not appear to have then dismissed from his mind the idea of an eventual interest for the owner to refloat the vessel for, at trial, he prompted the following answer:—

I may say that I offered to leave the slings underneath if the owner wanted to finish the job in calm, clear water, after it was entirely out of the current in nice, calm, dead water.

Again, uncontradicted evidence not only shows that the steel of the hull reduced to scrap had alone, according to the then prevailing market prices, a substantial value—some \$4,000 to \$5,000—but that there were, at that time, during the war, a great demand and a scarcity of barges.

No attempt was made to sell the vessel in whole or in part. Nor does the evidence indicate that a sale, and much less the arguments now advanced to support the Respondent's contention, were even considered by the Department at the relevant time. Had there been a sale, Weir's opinion—expressed at trial and formed “by experience on other occasions”—might in the result have then been regarded as a successful speculation; but, in the particular circumstances of this case, it cannot amount to evidence adequately supporting the contention of the Respondent that there was virtually nothing which could be sold and much less to evidence meeting this unqualified statutory provision: “if there is nothing which can be sold.”

This conclusion dispenses with the necessity of considering what consequence the submission of the Respondent would have in law had it been proved in fact.

Applying the test suggested by Sir Lyman in the Anderson case, I cannot conclude that the facts established in this case clearly fall within the statutory description of the conditions of this new liability.

The action of the Respondent should be dismissed, the two appeals should be maintained with costs before this Court and the Exchequer Court.

Appeals maintained with costs.

Solicitor for Sauvageau: *Léon Méthot.*

Solicitor for Price Navigation Co. Ltd.: *C. Russell McKenzie.*

Solicitor for His Majesty the King: *William Morin.*

1950
SAUVAGEAU
et al
v.
THE KING
Fauteux J.