

Donald Vaccher, Owner of the Ship "Blue Waters" and the Ship "Blue Waters"

Appellants;

and

Donald Henry Kaufman and Jan Jacobson

Respondents.

1980: June 19; 1981: April 6.

Present: Ritchie, Dickson, Beetz, McIntyre and Chouinard JJ.

ON APPEAL FROM THE FEDERAL COURT OF APPEAL

Maritime law — Collision — Negligence — Liability of owner of vessel — Applicability of statutory limitation to liability — Whether or not loss occurred without actual fault or privity of vessel's owner — Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, ss. 647(2), 649(1).

This action for damages brought by respondent arose out of a maritime collision. On a clear night, appellant's vessel collided with and sank respondent's vessel which had been at anchor and properly lighted. The two inexperienced crew members in charge of appellant's vessel at the time of the collision had misjudged the distance between vessels. While the appellant ship owner's acts were not "the sole or next or chief cause" of the collision, he had been aware of the two crew members' lack of experience and had cautioned one to rouse him should they have any doubts or difficulties. The main issue was appellant's assertion that any damage occurred without his actual fault or privity and that his possible liability was limited by the provisions of the *Canada Shipping Act*.

Held: The appeal should be dismissed.

Appellant appealed from a judgment of the Federal Court of Appeal which varied the judgment rendered at trial and concluded that the appellant was not entitled to limit his liability to damages of 300,000 gold francs in his capacity as owner of the vessel.

A ship owner, even if it could be shown that he was not "the sole or next or chief cause" of the collision, would nevertheless not be entitled to limit his liability unless he were able to show that in his capacity as owner he was "in no way in fault or privy to what occurred". Appellant Vaccher did not discharge that heavy onus. The decision to employ inexperienced men with a view

Donald Vaccher, propriétaire du navire «Blue Waters» et le navire «Blue Waters»

Appellants;

et

Donald Henry Kaufman et Jan Jacobson

Intimés.

1980: 19 juin; 1981: 6 avril.

Présents: Les juges Ritchie, Dickson, Beetz, McIntyre et Chouinard.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE

Droit maritime — Abordage — Négligence — Responsabilité du propriétaire du navire — Applicabilité de la limitation de responsabilité prévue dans la Loi — La perte s'est-elle produite sans la faute ou complicité du propriétaire du navire? — Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, chap. S-9, art. 647(2), 649(1).

L'action en dommages a été intentée par les intimés par suite d'un abordage. Par une nuit claire, le navire de l'appellant a abordé et coulé le navire de l'intimé qui était au mouillage et dont les feux étaient bien allumés. Les deux membres inexpérimentés de l'équipage responsables du navire de l'appellant au moment de l'abordage ont mal jugé la distance entre les navires. Même si les actes du propriétaire ne sont ni «l'unique cause, ni la cause prochaine ou la cause principale» de l'abordage, celui-ci était au courant du manque d'expérience de ses deux membres d'équipage et il avait averti l'un d'eux de le réveiller s'ils avaient quelque doute ou difficulté. Le point principal tient à l'affirmation de l'appellant selon laquelle s'il y a eu dommage, c'est sans sa faute ou complicité réelle et sa responsabilité éventuelle est limitée en vertu des dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Arrêt: Le pourvoi est rejeté.

L'appellant se pourvoit à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel fédérale qui modifie le jugement rendu en première instance et qui conclut que l'appellant ne pouvait pas limiter sa responsabilité pour dommages à 300,000 francs-or en tant que propriétaire du navire.

Même si l'on peut démontrer que le propriétaire d'un navire n'est ni «l'unique cause, ni la cause prochaine, ni la cause principale» de l'abordage, celui-ci ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité à moins de pouvoir démontrer, qu'à titre de propriétaire d'un événement s'est produit sans qu'il y ait faute ou complicité de sa part. L'appellant Vaccher n'a pas rempli cette lourde

to having them in charge of the ship constituted fault on Vaccher's part, and while not "the sole or next or chief cause" of the mishap, it was a circumstance which prevented the owner from discharging the burden resting on him to show he was "no way in fault or privy to what occurred". Vaccher should have realized the potential for danger. No practice whereby inexperienced crew members were permitted to stand watches and take turns at the wheel without supervision was established by the evidence.

The protection afforded by the limitation of liability provisions does not extend to the relief of ship owners deliberately employing crew, known to them to be inexperienced, for the purpose of undertaking a voyage involving danger to other shipping. In employing these young men Vaccher was acting in his capacity as owner and his error in overestimating their competence as seamen was a fault which precluded him from enjoying the provisions of s. 647.

The limitation of liability found in s. 649 did not apply to the circumstances.

Stein Estate v. The Ship "Kathy K", [1976] 2 S.C.R. 802; *British Columbia Telephone Company and other persons v. Marpole Towing Limited [Chugaway II]*, [1971] S.C.R. 321, referred to.

APPEAL from a judgment of the Federal Court of Appeal¹, varying a judgment rendered at trial and concluding that statutory limitation of damages recognized at trial was not available to appellant. Appeal dismissed.

A. B. Oland, for the appellants.

Timothy P. Cameron, for the respondents.

The judgment of the Court was delivered by

ITCHIE J.—This is an appeal from a judgment of the Federal Court of Appeal varying the judgment rendered at trial by Mr. Justice Collier and concluding that the appellant was not entitled to limit his liability to damages in the amount of 300,000 gold francs in his capacity as owner of the vessel *Blue Waters* when that vessel collided with and sank the motor vessel *Centennial 71*.

¹ (1979), 30 N.R. 91; (1979), 106 D.L.R. (3d) 658.

obligation. La décision de Vaccher d'employer des hommes sans expérience avec l'intention de leur laisser la responsabilité de son navire constitue une faute de sa part qui, même si elle n'est ni «l'unique cause, ni la cause prochaine, ni la cause principale» de l'accident, constitue un élément qui l'empêche de s'acquitter de l'obligation qui lui incombe de démontrer que l'événement s'est produit sans qu'il y ait faute ou complicité de sa part. Vaccher aurait dû se rendre compte du risque d'accident. Rien dans la preuve n'a établi l'existence d'un usage qui permettrait à des membres d'équipage sans expérience de prendre le quart et de se relayer à la barre sans surveillance.

La protection accordée par les dispositions limitatives de responsabilité ne va pas jusqu'à protéger les propriétaires de navires quand ils font délibérément appel à un équipage qu'ils savent sans expérience pour un trajet qui comporte des risques pour les autres navires. En employant ces jeunes gens, Vaccher agissait à titre de propriétaire et en surestimant leur compétence comme navigateurs il a commis une faute qui l'empêche de se prévaloir des dispositions de l'art. 647.

La limitation de responsabilité prévue à l'art. 649 ne s'applique pas aux circonstances.

Jurisprudence: *La succession Stein c. Le navire "Kathy K"*, [1976] 2 R.C.S. 802; *British Columbia Telephone Company et autres personnes c. Marpole Towing Limited [Chugaway II]*, [1971] R.C.S. 321.

POURVOI à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel fédérale¹, qui a modifié un jugement de première instance et conclu que l'appelant ne peut se prévaloir du droit que leur avait reconnu le juge de première instance de limiter sa responsabilité. Pourvoi rejeté.

A. B. Oland, pour les appelants.

Timothy P. Cameron, pour les intimés.

Version française du jugement de la Cour rendu par

LE JUGE RITCHIE—Ce pourvoi attaque un arrêt de la Cour d'appel fédérale qui a modifié le jugement rendu en division de première instance par M. le juge Collier lequel conclut que l'appelant ne pouvait pas limiter sa responsabilité pour dommages à 300,000 francs-or en tant que propriétaire du navire *Blue Waters* en raison de l'abordage du navire *Centennial 71* et du naufrage de celui-ci.

¹ (1979), 30 N.R. 91; (1979), 106 D.L.R. (3d) 658.

This action was a claim for damages brought by the respondents arising out of the collision above referred to. The respondent Kaufman was the owner of the MV *Centennial 71* and the respondent Jacobson was one of his crew. The appellant Vaccher was the owner of *Blue Waters*. Both were fishing vessels, the *Blue Waters* being a steel trawler, whereas *Centennial 71* was a smaller wooden fishing vessel. I adopt the following recitation of the relevant facts to be found in the reasons for judgment of the Court of Appeal:

The collision took place in Queen Charlotte Sound on June 5, 1977, at about 11:00 p.m., at which time the appellants' vessel was at anchor exhibiting the regulation anchor light. The respondent's vessel was under way and the collision resulted in the total loss of the motor vessel "CENTENNIAL 71". Two young crew members, Olson and Redman, were in charge of the vessel at the time of the collision.

After reciting the facts in his Reasons, the learned Trial Judge made the following findings . . . :

I have little hesitation in coming to the conclusion these two young seamen were negligent. They ran over and sank, on a clear night, an admittedly normally lighted anchored small vessel. That was inexcusable. The defendant Vaccher, as owner, is liable for their negligence.

This portion of the Judgment of the learned Trial Judge is not under appeal.

The respondent, Vaccher, however, counter-claimed to limit his liability to the value of 1,000 gold francs per ton in respect of a tonnage of 300 tons pursuant to the provisions of the *Canada Shipping Act*. The learned Trial Judge found that Vaccher was entitled to limit his liability as provided by that Act. It is from that part of the Judgment that the appellants appeal.

At the time of the collision the *Blue Waters* was manned by Donald Vaccher, the master, and the following three crew members: (1) Trevor Redman who was the engineer of whom Vaccher said he "basically changed oil in the engines and fuel filter and stuff like that", but also had deck duties; (2) Olson, who had joined the vessel in mid-April 1977, after which she had spent a month in dry dock in Vancouver prior to the date of the collision; and Leo Palmer who was the cook but also

Par leur action, les intimés réclamaient des dommages-intérêts en raison de l'abordage déjà mentionné. L'intimé Kaufman était propriétaire du navire *Centennial 71* et l'intimé Jacobson était de l'équipage. L'appelant Vaccher était propriétaire du *Blue Waters*. Les deux étaient des navires de pêche, le *Blue Waters* un chalutier d'acier tandis que le *Centennial 71* était un vaisseau de pêche en bois plus petit. Je retiens le récit suivant des faits pertinents tel qu'il se trouve dans les motifs de l'arrêt de la Cour d'appel:

L'abordage a eu lieu dans le bassin Reine-Charlotte, le 5 juin 1977 à environ 11 heures du soir, alors que le navire des appelants était au mouillage, feu de mouillage allumé. Le navire de l'intimé était en marche et l'abordage a provoqué la perte totale du navire *Centennial 71*. Deux jeunes membres de l'équipage, Olson et Redman, dirigeaient le navire au moment de l'accident.

Après avoir relaté les faits dans ses motifs, le savant juge de première instance a conclu de la manière suivante . . . :

J'en arrive, sans beaucoup d'hésitation, à la conclusion que ces deux jeunes marins ont été négligents. Ils ont abordé et coulé, par une nuit claire, un petit navire au mouillage qu'on a reconnu normalement éclairé. Cette faute était inexcusable. En sa qualité de propriétaire, le défendeur Vaccher est responsable de leur négligence.

Il n'y a pas appel de cette partie du jugement de première instance.

Cependant l'intimé Vaccher a fait une demande reconventionnelle tendant à la limitation de sa responsabilité à mille francs-or par tonne pour un tonnage de 300 tonnes, conformément aux dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Le savant juge de première instance a conclu que Vaccher avait droit à la limitation de responsabilité prévue par la Loi. Le présent appel attaque cette partie du jugement.

Au moment de la collision, se trouvaient sur le *Blue Waters* Donald Vaccher, le capitaine et les trois hommes d'équipage suivants: (1) Trevor Redman qui était mécanicien et qui, d'après Vaccher «faisait essentiellement les changements d'huile des moteurs, les changements de filtres à carburant et des travaux semblables» et qui avait aussi des fonctions de pilotage; (2) Olson qui faisait partie de l'équipage depuis la mi-avril 1977, le navire ayant été depuis lors en cale sèche pen-

had some deck duties. All these young men were, to Vaccher's knowledge, inexperienced in the ways of seamanship and navigation and this is apparent from Vaccher's own evidence respecting Olson who was on "wheel watch" when the collision occurred. This is made clear from the following passage from the judgment of the learned trial judge:

Olson is now 22 years old. He has a grade 11 education. He had, prior to joining the *Blue Waters*, worked for two years as a logger. He joined the vessel about the middle of April, 1977. The vessel operated out of Prince Rupert. On his first trip out he was an "in-breaker". That means he went along as an extra man, learning what to do on board the vessel, in respect of its operation and navigation, and in respect of its business of catching fish. On the second trip he was a regular crew member. On that trip the vessel continued to Vancouver for an annual re-fit. She was there for approximately a month. The third trip was the one I have described, from Vancouver to the Goose Island grounds.

Vaccher himself gave the following evidence in this regard:

- Q. Would you not agree with me that insofar as the ability to navigate a large fishing vessel at night, he was relatively inexperienced?
- A. There's no doubt he was inexperienced, but I believed he had enough knowledge to do the job I asked him to do.
- Q. Well, this accident wouldn't have happened if you had been at the wheel, would it?
- A. I don't believe it would have. It's only an opinion.

Shortly before the collision, Olson retired to the washroom and Vaccher went to bed leaving the navigation of the vessel to Redman.

The events of the evening of June 5th prior to the collision are accurately described by the trial judge in the following passage:

The *Blue Waters* set out about 10:30 p.m. Vaccher laid out a course of 317 degrees true. He set it on the auto-pilot. He told Olson to take the first two hours wheel watch, to be succeeded by Redman, and then

dant un mois, à Vancouver, avant l'abordage, et Leo Palmer, le cuisinier qui avait aussi des fonctions de pilotage. Tous ces jeunes hommes étaient, à la connaissance de Vaccher, inexpérimentés dans la manœuvre et la navigation comme il ressort du témoignage même de Vaccher à propos d'Olson qui se trouvait de quart au moment de la collision. C'est ce que dit expressément le passage suivant des motifs du juge de première instance:

Olson a maintenant 22 ans. Son niveau scolaire correspond à celui de la onzième année. Avant de faire partie de l'équipage du *Blue Waters*, il avait travaillé pendant deux ans comme bûcheron. Il faisait partie de l'équipage du navire depuis la mi-avril 1977. Le port d'attache du navire se trouvait à Prince Rupert. Lors de son premier voyage, il était «à l'essai». Cela signifie qu'il servait d'homme à tout faire, qu'il apprenait ce qu'il devait faire à bord du navire, tant en matière de manœuvre et de navigation qu'en matière de pêche. Lors du deuxième voyage, il était membre d'équipage à plein titre. Pendant ce voyage, le navire a continué sa route jusqu'à Vancouver pour une révision annuelle. Le navire y est resté pendant environ un mois. Le troisième voyage était celui que j'ai décrit, c'est-à-dire de Vancouver jusqu'aux lieux de pêche des îles Goose.

Vaccher a personnellement rendu le témoignage suivant sous ce rapport:

- [TRADUCTION] Q. Seriez-vous d'accord avec moi qu'en ce qui concerne la capacité de diriger un gros navire de pêche la nuit, il était relativement inexpérimenté?
- R. Il manquait certainement d'expérience mais j'estime qu'il avait suffisamment de connaissances pour mener à bien le travail que je lui demandais de faire.
- Q. Ne diriez-vous pas que l'accident n'aurait pas eu lieu si vous aviez vous-même été à la barre?
- R. Je ne crois pas que l'accident serait survenu, mais ce n'est là que mon opinion personnelle.

Quelques minutes avant la collision, Olson était allé aux toilettes et Vaccher était allé se coucher laissant le pilotage du navire à Redman.

Le juge de première instance relate de façon précise dans le passage suivant les événements de la soirée du 5 juin qui ont précédé l'abordage:

Le *Blue Waters* quitta les lieux vers 22 h 30. Vaccher traça une route au cap vrai de 317 degrés, puis il l'établit sur le pilote automatique. Il ordonna à Olson de prendre les deux premières heures de quart à la barre, et

Palmer. He told Olson *there might be anchored "boats" in the area, and to keep his eyes open for them*; if he had any doubts or problems, Olson was to call him. Vaccher, about ten to eleven, went to his cabin. He slept. He was awakened, by the collision. [The italics are my own.]

The finding of the learned trial judge with respect to the actions of these two young men is to be found in the following paragraphs of his judgment:

Counsel for the defendants argued there was no negligence on the part of Olson and Redman; the collision was a pure accident; the only criticism that could be levelled against them was an error in visual perception; this was not negligence in law.

I disagree.

The look-out or observations by Olson and Redman were, in my view, faulty. They completely misjudged the distance away of the *Centennial 71*. That fault, and negligence, cannot be excused on the grounds of inexperience or of some error in distance perception.

There is thus a clear finding of negligence by the trial judge on the part of the two young crewmen in charge of the navigation of the ship immediately before and at the time of the collision.

The fact that Vaccher as owner of the *Blue Waters* was liable for the negligence of the two young crewmen on the basis of *respondeat superior*, is not disputed but, as has been indicated, the main issue raised by this appeal is concerned with the effect, if any, to be given to the counterclaim filed by Vaccher whereby he asserted that if the plaintiffs (the present respondents) had any claim against him and if any loss or damage was caused to any property of theirs, all of which is denied, the said damage occurred.

... without the actual fault or privity of the Defendant Donald Vaccher, owner of the vessel "BLUE WATERS" and the Defendant Donald Vaccher pleads the provisions of Sections 647, 649, 651, 652 and 653 of The Canada Shipping Act, R.S. C. 29 [sic], and claims to limit his liability to the value of 1,000 Gold Francs per ton in respect of the tonnage of 300 tons of the said "BLUE WATERS". [The italics are my own.]

de se faire relayer par Redman qui laisserait ensuite la barre à Palmer. Il avertit Olson *qu'il pourrait se trouver des «bateaux» au mouillage dans les environs, et par conséquent, d'ouvrir l'œil*; s'il avait quelques doutes ou problèmes, Olson devait l'appeler. Vers 22 h 40, Vaccher a regagné sa cabine. Il s'est endormi. Il a été réveillé par l'abordage. [Les italiques sont de moi.]

On trouve dans les alinéas qui suivent des motifs de jugement les conclusions du juge de première instance à propos de la conduite de ces deux jeunes hommes:

L'avocat des défendeurs a prétendu qu'il n'y avait eu aucune négligence de la part d'Olson et de Redman; l'abordage était tout simplement un accident; le seul reproche qu'on pourrait leur faire est d'avoir commis une erreur de perception visuelle; ce n'était pas un cas de négligence au sens du droit.

Je ne partage pas cette opinion.

La veille ou les observations d'Olson et de Redman étaient, à mon avis, défectueuses. Ils se sont complètement mépris sur la distance à laquelle se trouvait le *Centennial 71*. Le manque d'expérience ou une erreur de perception de distance ne peuvent excuser cette faute qui est en fait une négligence.

Le juge de première instance a donc nettement conclu à la négligence des deux jeunes membres de l'équipage qui s'occupaient du pilotage du navire immédiatement avant l'abordage et au moment de l'abordage.

La responsabilité de Vaccher, à titre de propriétaire du *Blue Waters* pour la négligence des deux jeunes membres de l'équipage, en vertu du principe *respondeat superior* n'est pas contestée, mais comme je l'ai déjà signalé, le principal point soulevé par ce pourvoi porte sur la suite à donner à la demande reconventionnelle de Vaccher qui soutient que si les demandeurs (les intimés en cette Cour) ont une réclamation contre lui pour la perte ou l'avarie d'un de leurs biens, ce qu'il nie, ladite avarie s'est produite

[TRADUCTION] ... sans la faute ou complicité réelle du défendeur Donald Vaccher, propriétaire du navire «BLUE WATERS», et le défendeur invoque les art. 647, 649, 651, 652 et 653 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* S.R. (S.R.C. 1970), chap. S-9 et demande que sa responsabilité soit limitée à la valeur de 1,000 francs-or pour chaque tonneau de jauge du navire «BLUE WATERS». [Les italiques sont de moi.]

The relevant provisions of s. 647(2) of the Act read as follows:

647. . . .

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

(b) where any damage or loss is caused to any goods, merchandise or other things whatever on board that ship;

(d) where any loss or damage is caused to any property, other than property described in paragraph (b), or any rights are infringed through

(i) the act or omission of any person, whether on board that ship or not, in the navigation or management of the ship, in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers, or

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

liable for damages beyond the following amounts, namely,

(f) in respect of any loss or damage to property or any infringement of any rights mentioned in paragraph (d), an aggregate amount equivalent to 1,000 gold francs for each ton of that ship's tonnage.

Section 649 which is also pleaded in the counterclaim, reads as follows:

649. (1) Sections 647 and 648 extend and apply to

(a) the charterer of a ship;

(b) any person having an interest in or possession of a ship from and including the launching thereof; and

(c) the manager or operator of a ship and any agent of a ship made liable by law for damage caused by the ship

where any of the events mentioned in paragraphs 647(2)(a) to (d) occur without their actual fault or privity, *and to any person acting in the capacity of master or member of the crew of a ship and to any servant of the owner or of any person described in paragraphs (a) to (c) where any of the events mentioned in paragraphs 647(2)(a) to (d) occur, whether with or*

Les dispositions pertinentes du par. 647(2) de la Loi sont ainsi conçues:

647. . . .

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

b) avarie ou perte de marchandises, d'objets ou autres choses à bord du navire;

d) avarie ou perte de biens, autres que ceux qui sont mentionnés à l'alinéa b), ou violation de tout droit

(i) par l'acte ou l'omission de toute personne, qu'elle soit ou non à bord du navire, dans la navigation ou la conduite du navire, le chargement, le transport ou le déchargement de sa cargaison, ou l'embarquement, le transport ou le débarquement de ses passagers, ou

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

responsable des dommages-intérêts au-delà des montants suivants, savoir:

f) à l'égard de toute avarie ou perte de biens ou de toute violation des droits dont fait mention l'alinéa d), un montant global équivalant à 1,000 francs-or pour chaque tonneau de jauge du navire.

L'article 649, aussi invoqué dans la demande reconventionnelle, est ainsi rédigé:

649. (1) Les articles 647 et 648 s'étendent et s'appliquent

a) à l'affrètement d'un navire;

b) à toute personne ayant un intérêt dans un navire ou la possession d'un navire, à compter du lancement de ce navire et y compris ce lancement; et

c) au gérant ou à l'exploitant d'un navire ou tout agent d'un navire tenu responsable par la loi de dommages causés par le navire

lorsque l'un quelconque des événements mentionnés aux alinéas 647(2)a) à d) se produit sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de leur part, *ainsi qu'à toute personne agissant en qualité de capitaine ou à tout membre de l'équipage d'un navire et à tout employé du propriétaire ou de toute personne dont font mention les alinéas a) à c) lorsque l'un quelconque des événements mentionnés*

without his actual fault or privy. [The italics are my own.]

It will be seen that where a ship owner is not able to establish that he was in no way at fault or privy to what occurred he is not entitled to the limitation of liability for which provision is made in s. 647.

The burden of proof resting upon a ship owner under s. 647 is a heavy one as was described in the judgment of this Court in *Stein Estate v. The Ship "Kathy K"*², at p. 819, where it was said that:

The burden resting on the shipowners is a heavy one and is not discharged by their showing that their acts were not "the sole or next or chief cause" of the mishap. As Viscount Haldane stated in *Standard Oil Co. of New York v. Clan Line Steamers, Ltd.*, [1924] A.C. 100, at p. 113:

... *they must show that they were themselves in no way in fault or privy to what occurred.* [The italics are my own.]

It is clear therefore that even if it can be shown, as I think it is in this case, that the owner's acts were not "the sole or next or chief cause" of the collision, he would nevertheless not be entitled to limit his liability unless he was able to show that in his capacity as owner he was "in no way in fault or privy to what occurred".

On a consideration of the evidence the learned trial judge found that Vaccher had discharged the heavy onus resting upon him under s. 647 and that he was accordingly entitled to limit his liability as owner. In so doing he found:

Here there were faults in navigation and seamanship on the part of Vaccher's crew. But, I repeat, Vaccher, in my view, discharged the onus on him and established there was no fault, of any kind, of his which contributed to the casualty.

aux alinéas 647(2)a) à d) se produit, qu'il y ait ou non faute ou complicité réelle de leur part. [Les italiques sont de moi.]

On constate que si le propriétaire d'un navire ne peut prouver qu'il n'a absolument pas contribué par sa faute ou sa complicité à ce qui s'est produit, il n'a pas droit à la limitation de responsabilité prévue à l'art. 647.

Le fardeau de preuve imposé au propriétaire de navire par l'art. 647 est lourd et l'arrêt de cette Cour *Stein c. Le navire «Kathy K»*², à la p. 819, le décrit comme ceci:

L'obligation qui incombe aux propriétaires d'un navire est lourde et ils ne peuvent pas s'en acquitter en démontrant que leurs actes ne constituent pas [TRADUCTION] «l'unique cause ou la cause prochaine ou la cause principale» du malheureux accident. Comme l'a souligné le vicomte Haldane dans *Standard Oil Co. of New York v. Clan Line Steamers, Ltd.*, [1924] A.C. 100, à la p. 113:

[TRADUCTION] ... *ils doivent démontrer que l'événement s'est produit sans qu'il y ait faute ou complicité de leur part.* [Les italiques sont de moi.]

Il est donc manifeste que même si on peut démontrer, comme on l'a fait, à mon avis, en l'espèce, que les actes du propriétaire ne sont ni «l'unique cause, ni la cause prochaine ou la cause principale» de l'abordage, il ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité à moins de pouvoir démontrer, qu'à titre de propriétaire, «l'événement s'est produit sans qu'il y ait faute ou complicité de [sa] part».

Après examen de la preuve, le juge de première instance a conclu que Vaccher avait rempli la lourde obligation qui lui incombait en vertu de l'art. 647 et qu'en conséquence il avait droit à la limitation de responsabilité en tant que propriétaire. Il le fait dans les termes suivants:

Dans la présente affaire, il y a eu des fautes de navigation et de manœuvre de la part de l'équipage de Vaccher. Cependant, je le répète, Vaccher a, à mon avis, fait la preuve qui lui incombait et établi qu'il n'avait commis aucune faute, d'aucune sorte, qui avait contribué à l'accident.

² [1976] 2 S.C.R. 802.

² [1976] 2 R.C.S. 802.

The Court of Appeal, unlike the trial judge, found that the evidence disclosed Vaccher to have been at fault in his capacity as owner and that he was accordingly not entitled as such to invoke the limitation provisions of s. 647. I agree with this conclusion although I am far from agreeing with all the reasons which the Court of Appeal assigned for reaching it.

In holding that Vaccher had discharged the onus on him to establish that there was no fault, the learned trial judge made the following finding concerning Vaccher and his crew:

He was satisfied they were competent to handle the vessel in open waters such as the area where the collision occurred. I, too, am satisfied these two young men were capable of handling the vessel in these particular waters and in those particular circumstances.

I can find no evidence whatever in the record to support the finding that these two young men were capable of handling the vessel in the circumstances. In my opinion all of the evidence points in the opposite direction. The trial judge himself found that

The look-out or observations by Olson and Redman were . . . faulty. They completely misjudged the distance away of the *Centennial* 71.

Vaccher knew these young men, at least one of whom had been an "in-breaker" or learner on his ship, and it is apparent from the evidence that he also knew of the dangers to small boats anchored in his path when he entrusted the fate of his ship to these inexperienced hands at night. In my view, under all the circumstances, Vaccher should have appreciated that there was potential danger in adopting the course which he did.

In finding no fault on Vaccher's part, the trial judge concluded, speaking of the young crewmen,

They were inexperienced. But one can only get practical experience by, as was done here, standing watches and taking turns at the wheel.

A la différence du juge de première instance, la Cour d'appel a conclu que la preuve démontrait que Vaccher avait commis une faute à titre de propriétaire et qu'il ne pouvait en conséquence se prévaloir des dispositions de l'art. 647 relatives à la limitation. Je partage cet avis, mais je suis loin de souscrire à tous les motifs que la Cour d'appel invoque pour y arriver.

En concluant que Vaccher a satisfait à l'obligation qui lui incombait de prouver qu'il n'a pas commis de faute, le savant juge de première instance fait la constatation suivante à propos de Vaccher et de son équipage:

Il était convaincu qu'ils avaient la compétence nécessaire pour manœuvrer le navire en haute mer, comme dans la zone où l'abordage s'est produit. Je suis convaincu, moi aussi, que ces deux jeunes gens étaient capables de manœuvrer le navire dans cette zone particulière et dans ces circonstances précises.

Je ne vois absolument rien dans les témoignages qui soutienne la conclusion que ces deux jeunes hommes étaient capables de piloter le navire dans les circonstances. A mon avis, toute la preuve tend à affirmer le contraire. Le juge de première instance a lui-même conclu:

La veille ou les observations d'Olson et de Redman étaient . . . défectueuses. Ils se sont complètement mépris sur la distance à laquelle se trouvait le *Centennial* 71.

Vaccher connaissait ces deux jeunes gens, dont un au moins avait été «à l'essai» ou apprenti sur son navire, et il est clair, d'après la preuve, qu'il connaissait également les risques qu'ils représentaient pour les petits vaisseaux au mouillage sur son parcours quand il a confié le sort de son navire à des mains inexpérimentées, la nuit. A mon avis, dans ces circonstances, Vaccher aurait dû se rendre compte du risque d'adopter la conduite qu'il a adoptée.

Concluant à l'absence de faute de la part de Vaccher, le juge de première instance dit des jeunes membres de l'équipage:

Ils étaient inexpérimentés. Cependant, on ne peut acquérir d'expérience pratique qu'en prenant le quart et en se relayant à la barre, comme ce fut le cas pour les deux jeunes gens.

I find no evidence of any practice whereby such crew members are permitted to stand watches and take turns at the wheel without supervision. It is true that Vaccher was training these young men in the ways of their future profession and there can be no objection to this so long as the risks entailed involved no more than the property of the owner, but we are here faced with a decision which involved potential danger to the property and indeed to the lives of others, and as I have indicated, Vaccher's decision to employ these young men with a view to leaving them in charge of his ship constituted fault on his part, and while this was not "the sole or next or chief cause" of the mishap, it was nevertheless a circumstance which prevented the owner from discharging the burden resting upon him to show that he was "in no way in fault or privy to what occurred".

It is true, as was pointed out in this Court in *British Columbia Telephone Company and other persons v. Marpole Towing Limited* [Chugaway II]³, at p. 338 that:

... the limitation of liability provisions ... are expressly designed for the purpose of encouraging shipping and affording protection to ship owners against bearing the full impact of heavy and perhaps crippling pecuniary damage sustained by reason of the negligent navigation of their ships on the part of their servants or agents.

However, in my opinion, the protection so afforded does not extend to the relief of ship owners when they deliberately employ crew whom they know to be inexperienced for the purpose of undertaking a voyage involving danger to other shipping.

As I have pointed out, Vaccher himself testified that there was no doubt as to Olson's inexperience "but" he said, "I believe he had enough experience to do the job I asked him to". In this belief Vaccher was in error as to the event proved and this error dominated the events which ensued. There can be no doubt that in employing these young men Vaccher was acting in his capacity as owner and in my opinion his error in overestimating their competence as seamen was a fault which

Je ne vois rien dans la preuve au sujet d'un usage qui permettrait à de tels membres d'équipage de prendre le quart et de se relayer à la barre sans surveillance. Il est avéré que Vaccher formait ces jeunes gens à leur métier et qu'on ne peut rien y redire pour autant que les risques qui en découlaient ne visaient que les biens du propriétaire, mais ici il s'agit d'une décision qui comportait un risque pour les biens d'autrui et même pour la vie d'autrui. Je l'ai déjà dit, la décision de Vaccher d'employer ces jeunes gens avec l'intention de leur laisser la responsabilité de son navire constitue une faute de sa part qui, même si elle n'est ni «l'unique cause, ni la cause prochaine ou principale» de l'accident constitue néanmoins un élément qui l'empêche de s'acquitter de l'obligation qui lui incombe de démontrer que «l'événement s'est produit sans qu'il y ait faute ou complicité de [sa] part».

Il faut admettre, comme le signale cette Cour dans l'arrêt *British Columbia Telephone Company et autres personnes c. Marpole Towing Limited* [Chugaway II]³, à la p. 338, que:

... des dispositions visant à limiter la responsabilité ... visent expressément à encourager la navigation et à soulager en partie les propriétaires de navires du fardeau d'une indemnité pécuniaire lourde, voire accablante, imposée à la suite de la conduite négligente de leurs navires par leurs préposés.

Cependant, selon moi, la protection ainsi accordée ne va pas jusqu'à protéger les propriétaires de navires quand ils font délibérément appel à un équipage qu'ils savent sans expérience pour un trajet qui comporte des risques pour les autres navires.

Comme je l'ai déjà signalé, Vaccher a lui-même témoigné que l'inexpérience d'Olson était manifeste [TRADUCTION] mais, a-t-il dit, je crois qu'il avait assez d'expérience pour faire le travail que je lui demandais de faire». Cette confiance de Vaccher n'était pas justifiée comme l'ont démontré les événements et cette erreur a déterminé les événements qui ont suivi. Il n'y a pas de doute qu'en employant ces jeunes gens Vaccher agissait à titre de propriétaire et en surestimant leur compétence

³ [1971] S.C.R. 321.

³ [1971] R.C.S. 321.

precluded him from enjoying the limitation provisions of s. 647 of the *Canada Shipping Act*.

It was however contended on behalf of the appellant that the proximate cause of the collision was the negligence of Vaccher in assigning Olson and Redman to keep watch at night in crowded waters and that this action was taken in his capacity as master so as to entitle him to limit his liability under s. 649 of the *Canada Shipping Act*, whether or not he was actually at fault or privy to the events which followed. This submission was supported by reference to the case of *Walithy Charters Limited et al. v. Doig and City of Vancouver et al.* [*Golden Summer*]⁴, which followed the reasoning of the case of *The Annie Hay*⁵.

The learned trial judge in the present case did not find it necessary to refer to the effect of s. 649 of the *Canada Shipping Act* because he had found that there was no fault on Vaccher's part. I am however, like the Court of Appeal, satisfied that the section does not apply to the circumstances here under consideration and I share the view expressed by Mr. Justice Heald in the Court of Appeal when he said:

Vaccher must have known that the exigencies of the situation would require these inexperienced crew members to stand watch if the other two crew members were to obtain adequate rest during the voyage. In my view, therefore, the respondent Vaccher was at fault *qua* owner in assembling a crew, one half of whom were so inexperienced as to be unable to function adequately throughout the voyage.

For all these reasons I would dismiss this appeal and thus reverse that portion of judgment of the learned trial judge permitting the appellant to limit his liability to damages in the amount of 300,000 gold francs and would also refer the matter back to the Trial Division of the Federal Court in the manner proposed by the Court of Appeal.

The respondents are entitled to their costs of the claim and counterclaim throughout.

comme navigateurs il a commis une faute qui l'empêche de se prévaloir des dispositions de l'art. 647 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* relatives à la limitation.

On a toutefois soutenu pour l'appellant que la cause directe de l'abordage est la négligence de Vaccher qui a confié à Olson et Redman le quart de nuit dans des eaux achalandées, mesure qu'il a prise en tant que capitaine de sorte qu'il avait droit à la limitation de responsabilité en vertu de l'art. 649 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qu'il y ait eu ou non faute ou complicité de sa part dans les événements qui ont suivi. Cet argument s'appuie sur *Walithy Charters Limited et al. v. Doig and City of Vancouver et al.* [*Golden Summer*]⁴, qui adopte le raisonnement de l'arrêt *The Annie Hay*⁵.

Le juge de première instance en l'espèce n'a pas trouvé nécessaire de traiter de l'application de l'art. 649 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* parce qu'il a conclu qu'il n'y a pas eu de faute de la part de Vaccher. Je suis, comme la Cour d'appel, convaincu que l'article ne s'applique pas aux circonstances de l'espèce et je partage l'avis du juge Heald, de la Cour d'appel, qui dit:

Vaccher devait savoir que la situation exigerait des tours de veille de la part des membres inexpérimentés de l'équipage pour permettre aux deux autres de se reposer convenablement durant le voyage. En conséquence, à mon avis, l'intimé Vaccher a commis une faute en qualité de propriétaire lorsqu'il a recruté un équipage dont une moitié était inexpérimentée au point de ne pouvoir adéquatement exercer leurs fonctions durant le voyage.

Pour tous ces motifs, je suis d'avis de rejeter le pourvoi et en conséquence d'infirmar la partie du jugement du savant juge de première instance qui autorise l'appellant à limiter sa responsabilité pour les dommages à 300,000 francs-or et de renvoyer l'affaire à la Division de première instance de la Cour fédérale de la façon proposée par la Cour d'appel.

Les intimés ont droit aux dépens de leur demande et de leur demande reconventionnelle dans toutes les cours.

⁴ (1979), 15 B.C.L.R. 45.

⁵ [1968] 1 All E.R. 657.

⁴ (1979), 15 B.C.L.R. 45.

⁵ [1968] 1 All E.R. 657.

Appeal dismissed with costs.

Pourvoi rejeté avec dépens.

Solicitors for the appellants: Owen, Bird, Vancouver.

Procureurs des appelants: Owen, Bird, Vancouver.

Solicitors for the respondents: McMaster & Co., Vancouver.

Procureurs des intimés: McMaster & Co., Vancouver.