

Coast Ferries Limited (Plaintiff) Appellant;

and

Century Insurance Company of Canada et al. (Defendants) Respondents.

1974: February 18, 19, 20; 1974: June 28.

Present: Martland, Ritchie, Spence, Dickson and de Grandpré JJ.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR BRITISH COLUMBIA

Insurance (Marine) — Inchmaree clause — Loss caused by negligence of master covered provided such loss not result of want of due diligence by owner—Unseaworthiness of vessel caused by wrong loading for which master to blame—Proximate cause of casualty—Owner wanting in due diligence—Marine Insurance Act, R.S.B.C. 1960, c. 231, s. 41(5).

A policy of marine insurance invoked by the appellant, the owner of a motor vessel employed in the coastal trade, contained the normal insuring agreement protecting against the perils of the sea and other risks, including the Inchmaree clause. The latter provided that loss or damage caused by the negligence of the master was covered provided such loss or damage did not result from want of due diligence by the owner. Both Courts below found that the proximate cause of the casualty was the unseaworthiness of the vessel caused by wrong loading for which the master was to blame. No general allegation of peril of the sea was put before the Court and the allegation of shifting of the load was not proven.

The trial judge found that the loss was one covered by the policy because the owner was free from blame. The Court of Appeal reversed the trial judgment on the ground that the owner was wanting in due diligence in seeing that the vessel was properly loaded.

Held: The appeal should be dismissed.

The Court of Appeal was correct on the question of due diligence. The owner failed to supply proper loading instructions and did not take the basic precaution to verify the conduct of its master.

Coast Ferries Limited (Demanderesse) Appelante;

et

Century Insurance Company of Canada et al. (Défenderesses) Intimées.

1974: les 18, 19 et 20 février; 1974: le 28 juin.

Présents: Les juges Martland, Ritchie, Spence, Dickson et de Grandpré.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

Assurance (maritime) — Clause Inchmaree — La perte résultant de la négligence du capitaine est couverte pourvu que cette perte n'ait pas résulté d'un manque de diligence raisonnable de la part du propriétaire—Mauvais état de navigabilité du navire provoqué par un mauvais chargement dont est responsable le capitaine—Cause immédiate du sinistre—Propriétaire ayant manqué de diligence raisonnable—Marine Insurance Act, R.S.B.C. 1960, c. 231, art. 41(5).

La police d'assurance maritime invoquée par l'appelante, la propriétaire d'un navire à moteur servant au cabotage, contenait la clause d'assurance habituelle accordant une protection contre les périls de la mer et autres risques, ainsi que la clause *Inchmaree*. Cette dernière prévoyait que la perte ou le dommage résultant de la négligence du capitaine était couverte pourvu que cette perte ou ce dommage n'ait pas résulté d'un manque de diligence raisonnable de la part du propriétaire. Les deux tribunaux d'instance inférieure ont conclu que la cause immédiate du sinistre était le mauvais état de navigabilité du navire provoqué par un mauvais chargement dont était responsable le capitaine. Le moyen général du péril de la mer n'a pas été allégué devant cette Cour et l'allégation du déplacement de la cargaison n'a pas été prouvée.

Le juge de première instance a conclu que la perte était couverte par la police parce qu'aucune faute ne pouvait être imputée à la propriétaire. La Cour d'appel a infirmé le jugement du tribunal de première instance pour le motif que la propriétaire n'a pas fait preuve de diligence raisonnable en veillant à ce que le navire soit correctement chargé.

Arrêt: Le pourvoi doit être rejeté.

La Cour d'appel a jugé à bon droit la question de la diligence raisonnable. La propriétaire a omis de donner des directives de chargement appropriées et n'a pas pris la précaution élémentaire de vérifier les actes de son capitaine.

APPEAL from a judgment of the Court of Appeal for British Columbia, allowing an appeal from a judgment of Ruttan J. Appeal dismissed.

Timothy P. Cameron, for the plaintiff, appellant.

D. Brander Smith, for the defendants, respondents.

The judgment of the Court was delivered by

DE GRANDPRÉ J.—The appellant, the owner of the motor vessel "Brentwood", is claiming from the respondent underwriters their share of the sum of \$110,000, plus various expenses, under a time policy covering hull and machinery against certain marine risks.

In the Supreme Court of British Columbia, Ruttan J. found that the loss was indeed one covered by the policy but refused to accept plaintiff's contention that the risks insured against had entailed a constructive loss and gave judgment for \$65,000 to which he added sue and labour expenses of \$2,800. An appeal and a cross-appeal were entered and the Court of Appeal of British Columbia found in favour of underwriters and dismissed the action. By its appeal to this Court, plaintiff prays (1) for a declaration that the motor vessel "Brentwood" was damaged by a risk insured against and (2) for a further declaration that the damage amounted to a constructive total loss.

The facts are simple and I cannot do better than to quote from the reasons for judgment in the Court of Appeal:

The vessel was a converted automobile ferry employed in the coastal trade, carrying freight between Vancouver, B.C. and Loughborough Inlet, and way points. Her master was K.R. Watt and her mate

POURVOI à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique, accueillant un appel d'un jugement du juge Ruttan. Le pourvoi est rejeté.

Timothy P. Cameron, pour la demanderesse, appelante.

D. Brander Smith, pour les défenderesses, intimées.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE DE GRANDPRÉ—L'appelante, propriétaire du navire à moteur «Brentwood», réclame des assureurs maritimes intimés leur part de la somme de \$110,000, ainsi que le recouvrement de différents frais, en vertu d'une police à temps assurant la coque et les machines contre certains risques maritimes.

En Cour suprême de la Colombie-Britannique, M. le juge Ruttan a conclu que la perte était effectivement l'une de celles qu'assurait la police mais il a refusé d'accepter les prétentions de la demanderesse voulant que les risques assurés aient entraîné une perte implicite (constructive), et il a prononcé un jugement pour la somme de \$65,000 à laquelle il a ajouté des frais de \$2,800 supportés pour «agir et travailler» (sue and labour). Un appel et un appel incident ont été interjetés; la Cour d'appel de la Colombie-Britannique s'est prononcée en faveur des assureurs maritimes et a rejeté l'action. En cette Cour, la demanderesse requiert (1) une déclaration à l'effet de constater que le navire à moteur «Brentwood» a été endommagé par un risque contre lequel il était assuré et (2) une déclaration à l'effet de constater que les dommages représentaient une perte totale implicite.

Les faits sont simples et le mieux est de les extraire des motifs du jugement de la Cour d'appel:

[TRADUCTION] Il s'agissait d'un traversier pour automobiles converti qui servait au cabotage et qui transportait des marchandises de Vancouver, C.-B. à Loughborough Inlet en s'arrêtant en différents points

P.J. Snow, both holding certificates of competency as Masters of home trade vessels limited to 350 tons.

On October 23, 1969, at about 0330 hours, the vessel was off Point Atkinson when she was found to be taking water. The master and crew abandoned her; she rolled over on her starboard beam, shed her deck cargo, and righted herself. The master boarded her and found the main engines still operating and beached her at Garrow Bay, one-half mile away.

The learned trial judge found that the proximate cause of the casualty was the unseaworthiness of the vessel caused by wrong loading, for which the master was to blame, but the owner was not.

The learned trial judge concluded that the casualty was caused by the vessel sailing with a free-board of only 18'' at the stem, and that was aggravated by a rake of 1 foot down by the stem. At the vessel's full speed of 7½ knots, she generated a bow wave 2 feet high, with the result that even in the dead calm sea the wave broke over the sponson shaped bow and made its way along the deck into the ventilators, which were properly left open under the prevailing conditions, and into the hold, further depressing the head and increasing the inrush of water until she lost her stability and rolled over.

Both Courts below found that the proximate cause of the casualty was the unseaworthiness of the vessel caused by wrong loading for which the master was to blame. I am certainly not ready to disturb these concurrent findings of fact. Indeed, they are well supported by the evidence.

The policies of insurance invoked by appellant contain the normal insuring agreement protecting against the perils of the sea and other risks, as well as the Inchmaree clause. The relevant part of the latter (taken from one of the policies) reads:

du trajet. Son capitaine était K. R. Watt et son lieutenant P. J. Snow, tous deux détenteurs de certificats d'aptitude à la profession de capitaine de caboteurs ne dépassant pas 350 tonnes.

Le 23 octobre 1969, aux environs de 3 h 30, le navire se trouvait au large de Pointe Atkinson lorsqu'on a remarqué qu'il prenait l'eau. Le capitaine et l'équipage l'ont abandonné; il s'est mis à pencher à tribord, a perdu sa cargaison de pontée et s'est redressé. Le capitaine est monté à bord du navire et, découvrant que ses machines principales fonctionnaient toujours l'a échoué à Garrow Bay, un demi-mille plus loin.

Le savant juge de première instance a conclu que la cause immédiate du sinistre était le mauvais chargement dont le capitaine, mais non le propriétaire, était responsable.

Le savant juge de première instance a conclu que le sinistre avait été causé par le fait que le navire naviguait avec un franc-bord de 18 pouces seulement à l'étrave, ce qui était aggravé par une inclinaison d'un pied à l'étrave. A 7½ nœuds, pleine vitesse du navire, celui-ci produisait une vague d'étrave de 2 pieds de haut; et ainsi, même dans la mer d'un calme plat, la vague est venue se briser sur la proue faite en plate-forme, faisant son chemin sur le pont jusqu'aux manches à air, qu'on devait laisser ouvertes vu les conditions existantes, et s'est répandue dans la cale, enfonçant l'avant davantage et augmentant ainsi la poussée de l'eau jusqu'à ce que le navire perde sa stabilité et roule sur le côté.

Les deux tribunaux d'instance inférieure ont conclu que la cause immédiate du sinistre était le mauvais état de navigabilité du navire provoqué par un mauvais chargement dont était responsable le capitaine. Je ne suis certainement pas disposé à changer ces conclusions de fait concordantes. En effet, la preuve les étaie amplement.

Les polices d'assurance qu'invoque l'appelant contiennent la clause d'assurance habituelle accordant la protection contre les périls de la mer et autres risques, ainsi que la clause *Inchmaree* dont voici la partie pertinente (extraite de l'une des polices):

This insurance also specially to cover (subject to the Average Warranty) loss of or damage to the subject matter insured directly caused by the following:—

Negligence of Master, Charterers other than an Assured, Mariners, Engineers or Pilots:

Provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, the Owners or Managers of the Vessel, or any of them.

Before the trial judge, plaintiff appellant put its case thus in the words of Ruttan J.:

The owner as plaintiff has stated in the pleadings that the loss was due to the negligence of the master and crew in the loading and in the eventual handling of the vessel immediately prior to her foundering. In the alternative it is alleged that the loss was caused by a peril of the sea which arose by the cargo shifting damaging the vessel and so causing an incursion of sea water whereby she sank.

In the course of the trial, plaintiff appellant sought to enlarge this allegation by referring to a more general plea of peril of the sea but this amendment was refused by the judge:

I decreed that if such an amendment were to be made, there would have to be an adjournment as requested by defence counsel, and plaintiff therefore abandoned the motion.

Plaintiff appellant was therefore left under the general clause with the sole allegation that the cargo had shifted. On this point, the trial judge made a finding that no such shifting had taken place. There certainly is enough evidence to support this finding and I accept it.

The only question in issue at this stage of the proceedings is the following: Does the *Inchmaree* clause permit recovery by appellant? In other words, did the negligence of the master, as found by the Courts below, exist without "want of due diligence by the Assured"?

[TRADUCTION] La présente assurance couvrira aussi spécialement (sous réserve de la stipulation relative aux avaries) la perte ou le dommage causés à la chose assurée, résultant directement des causes suivantes:

Négligence du capitaine, des affréteurs autres qu'un assuré, des marins, des ingénieurs ou des pilotes;

Pourvu que cette perte ou ce dommage n'ait pas résulté d'un manque de diligence raisonnable de la part de l'assuré, des propriétaires ou des gérants du navire, ou de l'un d'entre eux.

Devant le juge de première instance, l'appelante demanderesse a présenté ainsi sa cause, selon les termes du juge Ruttan:

[TRADUCTION] La propriétaire en qualité de demanderesse déclare dans ses plaidoiries écrites que la perte était due à la négligence du capitaine et de l'équipage lors du chargement et finalement lors de la manœuvre du navire immédiatement avant qu'il n'échoue. Comme autre moyen, on allègue que la perte est due à un péril de la mer survenu par suite du déplacement de la cargaison qui a endommagé le navire et provoqué l'intrusion d'eau de mer qui l'a fait couler.

Au cours du procès, l'appelante demanderesse a essayé d'élargir cette allégation par renvoi à un moyen beaucoup plus général de péril de la mer, mais le juge a refusé l'amendement proposé:

[TRADUCTION] J'ai décidé que, s'il fallait apporter une telle modification, il faudrait ajourner comme l'a demandé l'avocat de la défense; la demanderesse a donc abandonné sa requête.

L'appelante demanderesse a donc dû s'en remettre, au chapitre de la clause générale, à l'allégation unique selon laquelle la cargaison s'était déplacée. A ce sujet, le juge de première instance a conclu qu'aucun semblable déplacement ne s'était produit. Il y a certainement une preuve suffisante à l'appui de cette conclusion et je l'accepte.

La seule question en litige à ce stade-ci des procédures est la suivante: Est-ce que la clause *Inchmaree* donne à l'appelante un droit à recouvrement? En d'autres termes, la négligence du capitaine, à laquelle ont conclu les tribunaux d'instance inférieure, a-t-elle existé sans «manque de diligence raisonnable de la part de l'assuré»?

The trial judge found that the assured owner did not lack of due diligence. The Court of Appeal reversed the judgment of the trial Court. Davey J.A., speaking for the Court, declares himself "fully satisfied on the evidence that the owner was wanting in due diligence in seeing that the vessel was properly loaded". The reasons of the Court of Appeal are very well summarized in the following extract of the reasons for judgment signed by Davey J.A.:

But when the owner left full responsibility for the loading to the master it became its duty to furnish the master with sufficient information about minimum freeboard and trim for the vessel (among other data) to enable the master to exercise sound judgment in loading in the light of his skill and experience. The owner did not do so. Therein lay its want of due diligence. That information was especially necessary because the owner's standing instructions required the master to load the cargo on the vessel (mostly on the deck for which the vessel was well suited) in the inverse order to which it was to be unloaded according to the order of ports of call. Such procedure on occasion required heavier items of deck cargo to be placed well forward, which would depress the bow. On some occasions the owner, not the master, changed the usual order of ports of call to avoid excessive draught at the stem.

In 1960 the owner thought it desirable to learn something of the hydrostatic characteristics of the "Brentwood" and had Mr. Allan, a naval architect, perform inclination tests on the vessel to secure that information. The purpose of the tests was "to obtain an indication of the limits of cargo, distribution of cargo, and cargo weight" that the vessel could carry. Allan gave a written report to the owner (ex. 37). The report showed a minimum safe freeboard midship of 1'6" at even trim, which would substantially exceed 2 feet at the stem. Capt. Torn said that he maintained a minimum freeboard of 2½ to 3 feet at the bow. Mr. Allan discussed verbally with O.H. New, the presi-

Le savant juge de première instance a conclu que la propriétaire assurée n'avait pas manqué de diligence raisonnable. La Cour d'appel a renversé le jugement du tribunal de première instance. M. le juge d'appel Davey, parlant au nom de la Cour, se déclare [TRADUCTION] «tout à fait convaincu d'après la preuve, que la propriétaire n'a pas fait preuve de diligence raisonnable en veillant à ce que le navire soit correctement chargé». Les motifs de la Cour d'appel sont très bien résumés dans l'extrait suivant des motifs de jugement signés par M. le juge d'appel Davey:

[TRADUCTION] Mais lorsque la propriétaire a laissé toute la responsabilité du chargement au capitaine, il lui incombaît alors de donner à ce dernier les renseignements nécessaires relatifs au minimum de franc-bord et d'assiette pour le navire (entre autres données) afin de faire en sorte que le capitaine puisse exercer un jugement sûr au moment d'effectuer le chargement, à la lumière de son habileté et de son expérience. La propriétaire ne l'a pas fait. C'est là que réside son manque de diligence raisonnable. Ces renseignements étaient tout particulièrement nécessaires car les directives permanentes de la propriétaire obligaient le capitaine à charger la cargaison sur le navire (surtout sur le pont car le navire s'y prêtait bien) dans l'ordre inverse de celui dans lequel il devait être déchargé conformément à l'ordre des ports d'escale. Cette procédure obligeait parfois à placer bien en avant les articles plus lourds de la cargaison en pontée, ce qui enfonçait la proue. À quelques occasions la propriétaire, non le capitaine, a modifié l'ordre habituel des ports d'escale pour éviter un tirant excessif à l'étrave.

En 1960, la propriétaire a jugé souhaitable d'en apprendre un peu sur les caractéristiques hydrostatiques du «Brentwood» et à cette fin elle a fait effectuer des tests d'inclinaison sur le navire par M. Allan, architecte naval. L'objet de ces tests était «d'obtenir une indication du volume, de la répartition, et du poids» que le navire pouvait transporter. M. Allan a remis à la propriétaire un rapport écrit (Pièce 37). Le rapport indique un franc-bord minimum de sécurité de 1 pied et 6 pouces au milieu du navire lorsque l'assiette n'est pas inclinée, ce qui devait largement dépasser 2 pieds à l'étrave. Le capitaine Torn a dit qu'il maintenait un franc-bord minimum de 2½ pieds à

dent of the owner, the question of trim because they both knew it was possible to load the vessel by the head, and they both agreed it would be undesirable to take the vessel any great distance with the trim below level by the head (A.B. 275), because that raised problems of taking water over the bow, steering and the vessel's behaviour.

None of the information verbal or written was given to Capt. Watt, notwithstanding the owner had gone to some expense to obtain it.

The written report was on board the vessel in a drawer under the master's bunk along with other papers of the ship, but Capt. Watt had not seen it, and no one seems to have told him about it. He said so far as he knew there was no stability information on the vessel at the time of the accident.

Mr. Allan said that he would expect a deep sea master to be able to read the inclination report, and extract necessary information from it, but not a master holding only a limited coastwise certificate; that coastal masters are not in the habit of making calculations from inclination test reports, but they do judge stability by their experience and the feel of the ship, and many are excellent in their use of these "seat of the pants" methods.

I think it clear from Capt. Watt's evidence that he could not have utilized fully the information contained in the inclination test report, even if he had seen it, and of course it would have given him no information about the limits of trim, because Mr. Allan did not include that in his report, but covered it in verbal discussion with Mr. New. Obviously, placing the report of the inclination tests on board the vessel was quite an inadequate substitute for proper loading instructions based upon the inclination tests.

Mr. Allan found it incredible that a master would load the vessel so that it had a rake of 1 foot down by the head with a freeboard at the stem of only 18''. From that it would appear that an experienced master without any loading instructions should have seen the folly of so loading the vessel. But in my respectful opinion that does not excuse the lack of diligence of

3 pieds à l'avant. M. Allan a discuté verbalement de la question de l'assiette avec M. O. H. New, président de la compagnie propriétaire, parce que tous deux savaient qu'il était possible de charger le navire par l'avant, et tous deux ont convenu qu'il n'était pas souhaitable de faire parcourir au navire une grande distance lorsque l'assiette piquait vers l'avant (A.B. 275), à cause de l'eau qui passerait par-dessus la proue, de la difficulté de gouverner et du comportement du navire.

Aucun de ces renseignements verbaux ou écrits n'a été donné au capitaine Watt, malgré tous les frais que la propriétaire avait dû engager pour les obtenir.

Le rapport écrit était à bord du navire dans un tiroir sous la couchette du capitaine avec d'autres documents de bord mais le capitaine Watt ne l'avait pas vu et personne ne semble lui en avoir parlé. Il a déclaré qu'au meilleur de sa connaissance il n'y avait à bord du navire au moment de l'accident aucun renseignement sur la stabilité.

M. Allan a souligné qu'on aurait pu s'attendre à ce qu'un capitaine au long cours soit capable de lire un rapport d'inclinaison et d'en extraire les renseignements nécessaires, mais non un capitaine détenteur uniquement d'un certificat valable pour la région côtière; que ces capitaines côtiers n'ont pas l'habitude de faire des calculs à partir de rapports de tests d'inclinaison, mais que leur expérience et leur habitude du navire leur permettent d'en apprécier la stabilité; et que nombre d'entre eux excellent dans l'utilisation de ces méthodes intuitives.

Je pense qu'il ressort clairement de la déposition du capitaine Watt qu'il n'aurait pu pleinement utiliser les renseignements contenus dans le rapport sur les tests d'inclinaison, même s'il l'avait vu, et, naturellement, ce rapport ne lui aurait donné aucun renseignement sur les limites de l'assiette car M. Allan n'en parlait pas dans son rapport mais en avait simplement traité verbalement avec M. New. Le fait de placer à bord du navire le rapport concernant les tests d'inclinaison ne pouvait, à coup sûr, remplacer adéquatement des directives de chargement appropriées fondées sur ces tests.

Pour M. Allan, il est incroyable qu'un capitaine ait pu charger le navire au point qu'il y ait une inclinaison d'un pied à l'avant et un franc-bord de 18 pouces seulement à l'étrave. D'où il semblerait qu'un capitaine sans expérience et sans directives de chargement se serait rendu compte de la démence d'un tel chargement. Toutefois, bien respectueusement, j'es-

the owner in not supplying proper loading instructions. It emphasizes the need for them.

With these reasons I am in full agreement. As a matter of fact, other circumstances disclosed by the evidence clearly show to my mind that the appellant owner did not take the basic precaution to verify the conduct of his master:

1. on many previous occasions the ship was sent to sea with a cargo the weight of which was in excess of the maximum prescribed by Mr. Allan, the naval architect consulted by the appellant in 1960;
2. there were no draft marks on the vessel;
3. no system was devised by the owner to maintain logs showing freeboard, trims, etc.

The duty of due diligence imposed upon the owner is not satisfied if for years he closes his eyes and does nothing. His obligation is to act reasonably in the circumstances and the evidence in the present case discloses that the appellant's main competitor maintains a much better procedure.

The parties also referred us to s. 41, para. 5 of the *Marine Insurance Act*, R.S.B.C. 1960, c. 231, which reads as follows:

(5) In a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness.

In view of the fact that we were not asked to examine the problem in the light of the general insuring clause, and in view of my conclusion on the question of due diligence, I do not find it necessary to examine this point.

For the above reasons, I would dismiss the appeal with costs.

time que cela n'excuse pas le manque de diligence de la propriétaire quant à l'absence de directives de chargement appropriées. Cela met en évidence le besoin qu'il y avait de donner de telles directives.

Je souscris entièrement à ces motifs. Comme question de fait, d'autres circonstances révélées par la preuve démontrent clairement à mon sens que la propriétaire appelante n'a pas pris la précaution élémentaire de vérifier les agissements de son capitaine:

1. en de nombreuses occasions précédentes le navire a été envoyé en mer avec une cargaison dont le poids dépassait le maximum prescrit par M. Allan, l'architecte naval qu'avait consulté l'appelant en 1960;
2. il n'y avait aucune échelle de tirants d'eau sur le navire;
3. la propriétaire n'avait conclu aucun système pour tenir des registres de franc-bord, d'assiette, etc.

L'obligation de diligence raisonnable incombe au propriétaire n'est pas remplie si durant des années il ferme les yeux et ne fait rien. Il lui incombe d'agir de façon raisonnable compte tenu des circonstances, et la preuve en l'espèce révèle que le principal concurrent de l'appelante applique une bien meilleure procédure.

Les parties nous ont également renvoyés à l'art. 41, par. 5, du *Marine Insurance Act*, R.S.B.C. 1960, c. 231, que voici:

[TRADUCTION] (5) Dans une police à temps, il n'y a pas de garantie implicite que le navire sera en bon état de navigabilité à toute étape de l'aventure, mais lorsqu'à la connaissance de l'assuré le navire est expédié en mer en mauvais état de navigabilité, l'assureur ne répond d'aucun sinistre attribuable au mauvais état de navigabilité.

Comme on ne nous a pas demandé d'examiner le problème à la lumière de la clause générale d'assurance, et vu la conclusion à laquelle je suis parvenu sur la question de la diligence raisonnable, je n'estime pas nécessaire d'examiner ce point.

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

Appeal dismissed with costs.

Solicitors for the plaintiff, appellant: McMaster, Bray, Moir, Cameron & Jasich, Vancouver.

Solicitors for the defendants, respondents: Bull, Housser & Tupper, Vancouver.

Appel rejeté avec dépens.

Procureurs de la demanderesse, appelante: McMaster, Bray, Moir, Cameron & Jasich, Vancouver.

Procureurs des défendeurs, intimées: Bull, Housser & Tupper, Vancouver.