

Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd.
(*Third Party*) *Appellant*;

and

B.C. Marine Shipbuilders Ltd. and Straits Towing Ltd. (*Plaintiffs*) *Respondents*;

and

F. M. Yorke & Son Limited (*Defendant*)
Respondent;

and

Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd.
(*Defendant*) *Appellant*;

and

B.C. Marine Shipbuilders Ltd. and Straits Towing Ltd. (*Plaintiffs*) *Respondents*.

1980: March 11, 12, April 23, 24; 1981: March 19.

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

ON APPEAL FROM THE FEDERAL COURT OF
APPEAL

Courts — Jurisdiction — Federal Court of Canada — Trial Division — Canadian maritime law — Third party proceedings, while related to action in maritime law, based in tort and contract — Whether or not jurisdiction to entertain third party proceeding — British North America Act, s. 91.10 — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, ss. 2, 22(1), (2), 42 — The Admiralty Act, 1891, 1891 (Can.), c. 29, ss. 3, 4 — An Act to improve the Practice and extend the Jurisdiction of the High Court of Admiralty of England, 1840 (U.K.), c. 65, s. 6 — The Admiralty Act, 1934, 1934 (Can.), c. 31 — Colonial Courts of Admiralty Act, 1890, 1890 (U.K.), c. 27.

Maritime law — Barge lost at sea — Towline socket failure — Socket resocketed under contract — Tug's contract requiring seaworthiness at outset of voyage — No liability of due diligence proved — Whether or not tug owner liable — Whether or not third party liable to indemnify other parties for loss of third party negligent in resocketing process.

Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd.
(*Tierce partie*) *Appelante*;

et

B.C. Marine Shipbuilders Ltd. et Straits Towing Ltd. (*Demandereses*) *Intimées*;

et

F. M. Yorke & Son Limited (*Défenderesse*)
Intimée;

et

Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd.
(*Défenderesse*) *Appelante*;

et

B.C. Marine Shipbuilders Ltd. et Straits Towing Ltd. (*Demandereses*) *Intimées*.

1980: 11, 12 mars, 23, 24 avril; 1981: 19 mars.

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

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE

Tribunaux — Compétence — Cour fédérale du Canada — Division de première instance — Droit maritime canadien — Demandes en indemnisation, en marge d'une action en droit maritime, fondée sur la négligence et l'inexécution d'un contrat — La Cour a-t-elle compétence pour entendre la demande en indemnisation? — Acte de l'Amérique du Nord britannique, art. 91.10 — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 2, 22(1), (2), 42 — Acte de l'Amirauté de 1891, 1891 (Can.), chap. 29, art. 3, 4 — An Act to improve the Practice and extend the Jurisdiction of the High Court of Admiralty of England, 1840 (R.-U.), chap. 65, art. 6 — Loi d'amirauté, 1934, 1934 (Can.), chap. 31 — Acte des Cours coloniales d'Amirauté, 1890, 1890 (R.-U.), chap. 27.

Droit maritime — Chaland perdu en mer — Rupture de l'attache du câble de remorquage — Attache remboîtée aux termes d'un contrat — Contrat de remorquage exigeant un bon état de navigabilité au commencement du voyage — Aucune preuve de responsabilité de diligence raisonnable — Le propriétaire du remorqueur est-il responsable? — La tierce partie est-elle tenue, du fait de sa négligence dans l'opération de remboîtement, d'indemniser les autres parties?

These appeals raised questions of liability for loss at sea of a log barge, owned by the respondent B.C. Marine Shipbuilders Ltd. and chartered to Straits Towing Ltd., while the barge was being towed by the *Lorne Yorke*, a tug owned by F. M. Yorke & Son Limited. Pursuant to the contract with the tug owner the ship had to be seaworthy at the outset of the voyage, and if it were otherwise, the burden lay on the tug owner to prove due diligence with respect to seaworthiness. The loss occurred because of the failure of a manganese steel socket that formed part of the towline between the tug and the barge. The socket had been resocketed—a process by which a socket was reattached to the wire rope or cable—and because the process had been performed by Wire Rope, that company was joined in the action as a third party. Claims were made by the owner and the charterer of the barge against the tug's owner; claims for indemnity were made against Wire Rope; as well, the jurisdiction of the Federal Court of Canada to deal with the third party claim was in issue.

At trial, judgment was ordered against Yorke in favour of Straits and B.C. Marine, and a reference directed. The actions against Wire Rope were dismissed. The Court of Appeal allowed Yorke's appeal from the judgment in favour of B.C. Marine but dismissed its appeal from judgment in favour of Straits. The third party claim by Yorke and the appeals by B.C. Marine and Straits against Wire Rope succeeded, rendering Yorke liable for the barge's loss with right of indemnity against Wire Rope and making Wire Rope liable to B.C. Marine and Straits for their losses. In this Court, Wire Rope appealed and sought the restoration of the trial judgment. B.C. Marine and Straits sought dismissal of the appeal made by Wire Rope and Yorke, and B.C. Marine also sought a reversal of the Court of Appeal's dismissal of its action against Yorke. Yorke cross-appealed the judgment made against it in favour of Straits, and alternatively, sought an order for indemnification against Wire Rope for damages and costs for which it could be held liable.

Held: The appeals of Wire Rope against the judgments in favour of B.C. Marine, Straits and Yorke should be allowed and the part of the trial judgment dismissing the actions against Wire Rope restored; the cross-appeal by Yorke should be allowed; the action by

Ces pourvois portent sur la responsabilité de la perte en mer d'un chaland de transport de billes de bois dont l'intimée B.C. Marine Shipbuilders Ltd. était propriétaire et que Straits Towing Ltd. avait affrété, alors que le chaland était à la remorque du *Lorne Yorke*, un remorqueur dont F.M. Yorke & Son Limited était propriétaire. Aux termes du contrat avec le propriétaire du remorqueur, le navire devait être en bon état de navigabilité au début du voyage, et dans le cas contraire, le propriétaire du remorqueur a le fardeau d'établir qu'il a exercé la diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité. La perte est survenue du fait de la rupture d'une attache d'acier au manganèse qui faisait partie du câble de remorquage entre le remorqueur et le chaland. L'attache avait été remboîtée (une opération par laquelle une attache était attachée de nouveau au câble métallique ou câble) et parce que Wire Rope avait effectué cette opération, cette compagnie a été mise en cause dans l'action. Le propriétaire et l'affrèteur du chaland ont poursuivi le propriétaire du remorqueur; Wire Rope a été poursuivie en dommages; le pourvoi soulève en outre la compétence de la Cour fédérale du Canada d'entendre la poursuite de la tierce partie.

En première instance, jugement a été prononcé contre Yorke en faveur de Straits et B.C. Marine, et un renvoi a été ordonné. Les actions contre Wire Rope sont rejetées. La Cour d'appel a accueilli l'appel de Yorke contre le jugement rendu en faveur de B.C. Marine mais a rejeté son appel contre le jugement rendu en faveur de Straits. La demande d'indemnisation de Yorke et les appels de B.C. Marine et Straits contre Wire Rope ont été accueillis; ainsi Yorke a été tenue responsable de la perte du chaland et autorisée à recouvrer des dommages-intérêts contre Wire Rope, et Wire Rope a été tenue responsable envers B.C. Marine et Straits pour les pertes qu'elles ont subies. Wire Rope se pourvoit devant cette Cour et demande de rétablir le jugement de première instance. B.C. Marine et Straits demandent le rejet des pourvois de Wire Rope et de Yorke, et B.C. Marine demande en outre d'infirmer le rejet, par la Cour d'appel, de son action contre Yorke. Yorke demande d'accueillir son pourvoi incident formé contre l'arrêt prononcé contre elle en faveur de Straits et, advenant le rejet de son pourvoi incident, elle demande à la Cour d'ordonner à Wire Rope de la garantir des dommages-intérêts et des frais qu'elle pourrait être tenue de payer.

Arrêt: Les pourvois de Wire Rope contre les décisions rendues en faveur de B.C. Marine, Straits et Yorke sont accueillis, la partie du jugement de première instance rejetant les actions contre Wire Rope est rétablie; le pourvoi incident de Yorke est accueilli; l'action de B.C.

B.C. Marine and Straits against Yorke should be dismissed; and the cross-appeal of B.C. Marine and Straits should be dismissed.

The Federal Court had jurisdiction to deal with the claims made against Wire Rope. Those claims alleged breach of contract and negligence in the resocketing of the main towing cable which formed part of the equipment of the *Lorne Yorke*. The claims made against Wire Rope were encompassed within the meaning of "Canadian maritime law" as used in the *Federal Court Act*. Jurisdiction broad enough to include these claims had been granted the British High Court of Admiralty, and had been transmitted through a succession of courts to the Federal Court. In addition, the substantive law relating to the claims fell within federal legislative competence under s. 91.10 of the *British North America Act*. There was therefore law of Canada relating to the issues upon which the Federal Court could operate. It was of no significance that Yorke's claim was one for indemnity. Claims for indemnity and third party actions, generally, are not mere incidents to the principal action but are independent, standing on their own feet.

The appeals against Wire Rope were dismissed for it could not be shown that its work on the socket caused or contributed to the socket's failure leading to the loss of the barge. There was evidence to support the conclusion that resocketing did not significantly embrittle the socket and cause its failure. Any claim that the defect was caused by an indefinite number of resocketings could not be sustained for no affirmative evidence was adduced to establish more than one socketing and resocketing. As the resocketing did not cause the socket's failure, no liability could fall on Wire Rope.

Yorke was not liable in the main action brought by B.C. Marine and Straits for the loss of the barge. Any implied warranty respecting the ability of the crew, tackle and equipment at the outset of the voyage to meet the circumstances reasonably expected, was replaced by the inclusion of specific provisions in the contract between Yorke and Straits. Yorke was liable to B.C. Marine or Straits only if the *Lorne Yorke*, because of a failure by Yorke to exercise due diligence, was not seaworthy when it put out on the voyage that led to the accident, and if the loss was caused by lack of seaworthiness. Yorke successfully met the burden of showing that the socket's failure was caused by a latent defect. The exercise of due diligence would not have revealed the defect. Even if the socket had had no latent defect, there was evidence that the manganese steel socket could be

Marine et de Straits contre Yorke est rejetée; le pourvoi incident de B.C. Marine et Straits est rejeté.

La Cour fédérale a compétence pour entendre les réclamations contre Wire Rope. Ces réclamations allèguent l'inexécution du contrat et la négligence au cours du remboîtement du câble principal qui est une pièce de l'équipement du *Lorne Yorke*. Les réclamations contre Wire Rope relèvent du «droit maritime canadien» au sens que lui donne la *Loi sur la Cour fédérale*. Une juridiction suffisamment large pour inclure ces réclamations a été accordée à la Haute Cour d'Amirauté anglaise et a été transmise, de cour en cour, à la Cour fédérale. En outre, le droit positif concernant ces réclamations relève du pouvoir législatif fédéral aux termes du par. 91.10 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*. Il existe par conséquent un droit canadien se rapportant à ces questions sur lequel la Cour fédérale a compétence. Il n'est pas important que la réclamation de Yorke soit un recours en garantie. En général, les recours en garantie et les actions contre un tiers ne sont pas de simples incidents de l'action principale mais sont indépendantes et complètes en elles-mêmes.

Les pourvois à l'encontre de Wire Rope sont rejetés parce qu'on n'a pas pu établir que les travaux qu'elle a effectués à l'attache ont causé la rupture de l'attache à l'origine de la perte du chaland ou y ont contribué. La preuve permet de conclure que le remboîtement n'a pas affaibli l'attache de manière sensible ni causé sa rupture. On ne peut retenir l'affirmation que le défaut résulte d'un nombre indéfini d'opérations de remboîtement puisqu'on n'a fourni aucune preuve positive qui établisse plus d'un emboîtement et d'un remboîtement. Comme la rupture de l'attache ne résulte pas du remboîtement, Wire Rope ne doit assumer aucune responsabilité.

Yorke n'est pas responsable dans l'action principale intentée par B.C. Marine et Straits pour la perte du chaland. Toute garantie implicite quant à la compétence de l'équipage et au bon état de l'équipement, au départ, pour faire face aux conditions auxquelles on peut raisonnablement s'attendre a été remplacée par l'inclusion de dispositions précises au contrat entre Yorke et Straits. Yorke n'est responsable envers B.C. Marine ou Straits que si le *Lorne Yorke*, faute par Yorke d'avoir exercé toute la diligence raisonnable, n'était pas en bon état de navigabilité lorsqu'il a entrepris le voyage qui a conduit à l'accident, et si la perte est imputable au mauvais état de navigabilité. Yorke a réussi à établir que la rupture de l'attache résulte d'un défaut caché. L'exercice de la diligence raisonnable n'aurait pu permettre de trouver le défaut. Même si l'attache n'avait pas eu de défaut

safely resocketed and that the practice of re-using sockets after resocketing was regularly followed in the industry with no apparent ill-effects. The state of the socket at the outset of the voyage was not such as to make the vessel unseaworthy and so render Yorke liable pursuant to the contract. There was no evidence of loss being caused by faulty navigation or seamanship.

R. v. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Limited and Foundation Company of Canada Limited, [1980] 1 S.C.R. 695, distinguished; *Tropwood A.G. and the Owners of the Vessel Tropwood v. Sivaco Wire & Nail Company and Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.*, [1979] 2 S.C.R. 157; *Quebec North Shore Paper Company et al. v. Canadian Pacific Limited, et al.*, [1977] 2 S.C.R. 1054; *McNamara Construction (Western) Limited et al. v. The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654; *Bank of Montreal v. Royal Bank of Canada*, [1933] S.C.R. 311; *Charles Goodfellow Lumber Sales Limited v. Borromée Verreault, Captain Fernand Hovington and Verreault Navigation Inc.*, [1971] S.C.R. 522, applied; *Maxine Footwear Company Ltd. et al. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd.*, [1957] S.C.R. 801; *Western Canada Steamship Company Limited v. Canadian Commercial Corporation and Others*, [1960] S.C.R. 632; *Riverstone Meat Co. Pty. Ltd. v. Lancashire Shipping Co. Ltd.*, ("Muncaster Castle"), [1961] A.C. 807; *Toronto Elevators Limited v. Colonial Steamship Limited*, [1950] Ex. C.R. 371; *Robin Hood Flour Mills Limited v. N. M. Paterson & Sons Limited*, [1967] 1 Ex. C.R. 431, aff'd [1968] 1 Ex. C.R. 175, referred to; *Scottish Metropolitan Assurance Company, Limited v. Canada Steamship Lines, Limited*, [1930] S.C.R. 262; *The "Dimitrios N. Rallias"* (1922), 13 L.L.R. 363, considered.

APPEALS AND CROSS-APPEALS from decisions of the Federal Court of Appeal¹, allowing the appeals from and varying the judgments of Gibson J. Appeals by Wire Rope against the judgments in favour of B.C. Marine, Straits, and Yorke allowed, and that part of the judgment at trial dismissing the actions against Wire Rope restored; cross-appeal by Yorke allowed; the action by B.C. Marine and Straits against Yorke dismissed; and the cross-appeal of B.C. Marine and

caché, la preuve révèle que les attaches d'acier au manganèse peuvent être remboîtées sans risque et qu'il était d'usage, dans ce commerce, de réutiliser des attaches remboîtées sans mauvais résultats apparents. L'état de l'attache au début du voyage n'a pas mis le navire en mauvais état de navigabilité et n'a pas rendu Yorke responsable en vertu du contrat. Il n'y a pas de preuve que la perte résulte de fautes de navigation ou de manœuvre.

Jurisprudence: distinction faite avec l'arrêt *R. c. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Limited et Foundation Company of Canada Limited*, [1980] 1 R.C.S. 695; arrêts appliqués: *Tropwood A.G. et les propriétaires du navire Tropwood c. Sivaco Wire & Nail Company et Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.*, [1979] 2 R.C.S. 157; *Quebec North Shore Paper Company et autre c. Canadien Pacifique Limitée et autre*, [1977] 2 R.C.S. 1054; *McNamara Construction (Western) Limited et autre c. La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654; *Banque de Montréal c. Banque Royale du Canada*, [1933] R.C.S. 311; *Charles Goodfellow Lumber Sales Limited c. Borromée Verreault, Capitaine Fernand Hovington et Verreault Navigation Inc.*, [1971] R.C.S. 522; arrêts mentionnés: *Maxine Footwear Company Ltd. et autre c. Canadian Government Merchant Marine Ltd.*, [1957] R.C.S. 801; *Western Canada Steamship Company Limited c. Canadian Commercial Corporation et autres*, [1960] R.C.S. 632; *Riverstone Meat Co. Pty. Ltd. v. Lancashire Shipping Co. Ltd.*, ("Muncaster Castle"), [1961] A.C. 807; *Toronto Elevators Limited c. Colonial Steamship Limited*, [1950] R.C. de l'É. 371; *Robin Hood Flour Mills Limited c. N.M. Paterson & Sons Limited*, [1967] 1 R.C. de l'É. 431, confirmé à [1968] 1 R.C. de l'É. 175; arrêts examinés: *Scottish Metropolitan Assurance Company, Limited c. Canada Steamship Lines, Limited*, [1930] R.C.S. 262; *The "Dimitrios N. Rallias"* (1922), 13 L.L.R. 363.

POURVOIS ET POURVOIS INCIDENTS à l'encontre des décisions de la Cour d'appel fédérale¹, qui ont accueilli les appels interjetés des jugements du juge Gibson et qui a modifié ces jugements. Les pourvois de Wire Rope à l'encontre des arrêts rendus en faveur de B.C. Marine, Straits et Yorke sont accueillis, et la partie du jugement de première instance rejetant les actions contre Wire Rope est rétablie; le pourvoi incident de Yorke est accueilli; l'action de B.C. Marine et de Straits

¹ (1978), 20 N.R. 486.

¹ (1978), 20 N.R. 486.

Straits dismissed.

D. Brander Smith and *N. Daugulis*, for the appellant.

W. O'M. Forbes, for the respondents B.C. Marine Shipbuilders Ltd. and Straits Towing Ltd.

J. R. Cunningham, for the respondent F. M. Yorke & Son Limited.

The judgment of the Court was delivered by

McINTYRE J.—These appeals raise questions of liability for the loss at sea of a log barge owned by the respondent B.C. Marine Shipbuilders Ltd. Claims were made by the owners and charterers of the lost barge against the owners of the tug engaged to tow it; claims for indemnity were also made against a company which had performed certain services for the tug; as well the jurisdiction of the Federal Court of Canada to deal with the third party claim for indemnity was in issue.

The respondents B.C. Marine Shipbuilders Ltd. (B.C. Marine) and Straits Towing Ltd. (Straits) commenced these proceedings in the Federal Court against F. M. Yorke & Son Limited (Yorke) claiming damages for breach of a contract of towage and for negligence resulting in the loss of their barge, the *Westport Straits*. The breach alleged was that Yorke had failed to furnish a seaworthy tug. By the order of Mr. Justice Sheppard, dated January 7, 1970, Yorke issued a third party notice directed to Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd. (Wire Rope) and later filed a statement of claim for indemnity for any damages for which it might become liable to the respondents. Yorke alleged negligence on the part of Wire Rope in the resocketing of a cable used in towing the *Westport Straits*, a process I will describe later, and breach of an implied warranty of fitness of its work. On January 5, 1973 Collier J. gave leave to B.C. Marine and Straits to add Wire Rope as a defendant, and in their amended statement of claim they claimed negligence in the

contre Yorke est rejetée; et le pourvoi incident de B.C. Marine et Straits est rejeté.

D. Brander Smith et *N. Daugulis*, pour l'appelante.

W. O'M. Forbes, pour les intimées B.C. Marine Shipbuilders Ltd. et Straits Towing Ltd.

J. R. Cunningham, pour l'intimée F. M. Yorke & Son Limited.

Version française du jugement de la Cour rendu par

LE JUGE McINTYRE—Ces pourvois portent sur la responsabilité de la perte en mer d'un chaland de transport de billes de bois dont l'intimée B.C. Marine Shipbuilders Ltd. était propriétaire. Les propriétaires et les affréteurs du chaland ont poursuivi les propriétaires du remorqueur affrété pour le touer; des poursuites en dommages ont aussi été intentées contre une société qui a effectué des travaux pour le remorqueur; le pourvoi soulève en outre la compétence de la Cour fédérale du Canada d'entendre la poursuite en dommages de la tierce partie.

Les intimées B.C. Marine Shipbuilders Ltd. (B.C. Marine) et Straits Towing Ltd. (Straits) ont intenté ces procédures en Cour fédérale contre F. M. Yorke & Son Limited (Yorke) et réclament des dommages-intérêts pour inexécution du contrat de touage et pour négligence causant la perte de leur chaland, le *Westport Straits*. On reproche à Yorke de n'avoir pas fourni un remorqueur en bon état de navigabilité. En vertu d'une ordonnance du juge Sheppard en date du 7 janvier 1970, Yorke a mis en cause Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd. (Wire Rope) et a ensuite produit une demande en garantie de tous dommages qu'elle pouvait être appelée à payer aux intimées. Yorke allègue la négligence de Wire Rope dans l'opération de remboîtement d'un câble ayant servi à remorquer le *Westport Straits*, une opération à laquelle je reviendrai; elle allègue en outre l'inexécution d'une garantie implicite de bonne exécution des travaux. Le 5 janvier 1973, le juge Collier a autorisé B.C. Marine et Straits à poursuivre Wire Rope, et dans l'exposé de leur demande modifiée,

resocketing process and resultant damages against Wire Rope.

Yorke denied negligence and denied breach of any implied term of seaworthiness of the tug and its towing gear. It asserted that it had exercised due diligence in furnishing a seaworthy vessel. In its statement of defence and counterclaim, Yorke said that if any negligence was involved in connection with the towing and loss of the *Westport Straits* it was attributable to the negligence of one Tobiasen, the mate of the tug, who was an employee of Straits and who had been placed as mate upon the tug by agreement with Yorke. Wire Rope denied negligence in the resocketing and also denied any implied or express warranty as to the quality of its work.

The plaintiff B.C. Marine owned the *Westport Straits*. By demise charter it chartered the barge to its co-plaintiff Straits. It was to be used to haul logs between Vancouver and a port, or ports, on the westerly coast of Vancouver Island. Straits, in turn, had chartered the tug *Lorne Yorke* from Yorke. It then engaged Yorke to tow the *Westport Straits* from Vancouver to a port on Kyuquot Sound on the west coast of Vancouver Island and there to pick up a load of logs and return them to Vancouver. Yorke picked up the barge at Vancouver and commenced to tow it to its destination.

The voyage involved passing through the Straits of Juan de Fuca and proceeding along the west coast of Vancouver Island to the entry to Kyuquot Channel where it was necessary to turn to starboard and pass into the channel and proceed to the destination which was known as Fair Harbour farther up the channel. The weather conditions were bad and on the night of January 31, 1968, while en route to Fair Harbour, the tug had been forced by weather to turn back from the westerly end of the Straits of Juan de Fuca and remain in the shelter of the straits for several hours. By the morning of February 1, the master of the *Lorne Yorke* elected to proceed with the voyage. He

elles invoquent la négligence de Wire Rope dans l'opération de remboîtement et lui réclament les dommages-intérêts qui en découlent.

Yorke a nié toute négligence et tout manquement à une condition implicite de navigabilité du remorqueur et de son équipement de touage. Elle a fait valoir qu'elle a exercé toute la diligence nécessaire en fournissant un navire en bon état de navigabilité. Dans sa défense et sa demande reconventionnelle, Yorke allègue que s'il y a eu négligence dans le remorquage et la perte du *Westport Straits*, elle est due à la négligence d'un certain Tobiasen, second à bord du remorqueur, qui était un employé de Straits et qui avait été nommé second à bord du remorqueur en vertu d'une entente intervenue avec Yorke. Wire Rope a nié toute négligence dans l'opération de remboîtement, et a aussi nié toute garantie, formelle ou tacite, quant à la qualité de ses travaux.

La demanderesse B.C. Marine était propriétaire du *Westport Straits*. Par affrètement coque-nue, elle a affrété le chaland à la codemanderesse Straits. Il devait servir au transport de billes de bois entre Vancouver et un ou plusieurs ports de la côte ouest de l'île Vancouver. Pour sa part, Straits avait affrété de Yorke le remorqueur *Lorne Yorke*. Elle a alors retenu les services de Yorke pour touer le *Westport Straits* de Vancouver à un port du goulet Kyuquot sur la côte ouest de l'île Vancouver, y prendre une cargaison de billes de bois et les rapporter à Vancouver. Yorke a pris le chaland à Vancouver et a commencé à le touer vers sa destination.

L'itinéraire prévoyait de passer par le détroit Juan de Fuca et de longer la côte ouest de l'île Vancouver jusqu'à l'entrée de la passe Kyuquot où il fallait virer à tribord, pénétrer dans la passe et poursuivre en remontant la passe jusqu'à destination au lieu dit Fair Harbour. Le temps était mauvais, et au cours de la nuit du 31 janvier 1968, naviguant vers Fair Harbour, le mauvais temps a obligé le remorqueur à faire demi-tour à l'extrémité ouest du détroit Juan de Fuca et à rester à l'abri dans le détroit pendant plusieurs heures. Le 1^{er} février au matin, le commandant du *Lorne Yorke* a décidé de poursuivre sa route. Il a longé la côte ouest de l'île Vancouver en direction du goulet

continued along the west coast of Vancouver Island towards Kyuquot Sound. At midnight on February 1 he turned over the watch to the mate Tobiasen, and went to bed. At about 0200 hours on February 2 Tobiasen reduced speed to cut down the 'surging' effect of the movement of tug and barge on the towline. This had the effect of allowing the towline to sink to the bottom and drag. At about 0245 hours while entering Kyuquot Channel the tug encountered a squall with sleet and snow and strong gusting winds from east-south-east. At this time the towline had been extended to about 2,000 feet. Tobiasen found that the tug was being moved to port, toward the northerly shore of the channel and, as he ordered a change of course to starboard, the towline became snagged on the bottom and the tug would no longer answer to its helm. In these conditions of weather and sea both tug and tow were placed in extreme hazard. The master was called after speed had been reduced to reduce pressure on the towline. The master came to the wheelhouse at once. He ordered the dropping of the towing pins—devices used to guide the towlines straight over the stern of the tug—for the purpose of making it possible to drive the tug hard to starboard, which he did, while at the same time going to full power in an attempt to jerk the towline free. The towline parted and, as a result, the barge *Westport Straits* was driven ashore and became a total loss.

The towline in use was in three connected sections. The principal section described as the main towline extended from the tug about 1,300 feet where it joined the second section or pennant which was some 350 to 400 feet in length and it, in turn, joined the third section which was of similar length and attached to the barge. The connections between the main towline and the first pennant, and between the two pennants, were effected by the use of sockets at the end of each section of cable, joined by links to the opposite sides of a steel tag plate. The sockets were made of steel. They were provided with an eye through which the link of the tag plate passed and were attached to the end of the towline by a process called socketing. Drawings illustrating the triple towing gear involved in this appeal appear below. Figure 'A' illustrates the linkage involved where three barges

Kyuquot. A minuit le 1^{er} février, il a cédé le commandement au second Tobiasen et est allé se coucher. Le 2 février vers 2 h, Tobiasen a réduit la vitesse pour diminuer l'effet «houleux» du mouvement du remorqueur et du chaland sur le câble. Cette manœuvre a permis au câble de couler et de râcler le fond. En entrant dans la passe Kyuquot vers 2 h 45, le remorqueur a dû affronter un orage accompagné de neige et de neige fondante et de fortes bourrasques d'est-sud-est. A ce moment, le câble avait été allongé à environ 2,000 pieds. Tobiasen a constaté que le remorqueur déviait sur bâbord, vers la rive nord de la passe et, lorsqu'il a ordonné de changer le cap vers tribord, le câble a touché un écueil au fond et le remorqueur a cessé de répondre à la barre. Vu les conditions atmosphériques et l'état de la mer, le remorqueur et le chaland couraient un grave péril. Une fois la vitesse réduite pour diminuer la pression exercée sur le câble, le commandant fut appelé et il accourut à la timonerie. Il a ordonné d'enlever les cabillots de touage—des dispositifs utilisés pour guider les câbles de remorquage directement au-dessus de la poupe du remorqueur—afin de pouvoir virer à tribord toute, ce qu'il a fait tout en mettant toute la puissance dans un effort pour dégager le câble d'une secousse. Le câble s'est rompu, à la suite de quoi le chaland *Westport Straits* s'est échoué et a sombré.

Le câble de remorquage utilisé était en trois sections. La plus grande section, soit le câble principal, mesurait 1,300 pieds environ à partir du remorqueur et était reliée à la deuxième section ou rapporteur de 350 à 400 pieds de long, elle-même reliée à la troisième section de même longueur attachée au chaland. Le lien entre le câble principal et le premier rapporteur, et entre les deux rapporteurs, se faisait au moyen d'attaches à l'extrémité de chaque section de câble, liées par des maillons aux côtés opposés d'un ferret d'acier. Les attaches étaient en acier. Elles étaient munies d'un anneau dans lequel passait le maillon du ferret et étaient attachées à l'extrémité du câble de remorquage par une opération appelée emboîtement. Je reproduis ci-après des dessins illustrant l'appareil de touage en triple dont il est question en l'espèce. L'illustration «A» montre le système de chaînons

are towed at once. Figure 'B' illustrates the method of towing employed by Yorke on the date of the loss of the barge and, as well, gives an idea of the relative positions of tug, tow, and towline at the time the line failed. Figure 'C' shows the method of linkage from pennant to pennant, and figure 'D' provides a rough sketch showing the broken socket. It was the socketing of the main towline which brought Wire Rope into this action.

A Triple Gear - Triple Tow



B Triple Gear - Single Tow



C Main Towline to Pennant Linkage



D Broken Socket



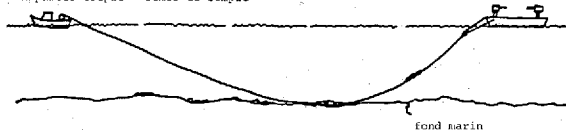
When the broken towline, or what remained of it, was taken aboard the *Lorne Yorke* it was observed that the break in the line had occurred at the main towline socket. The socket itself had broken and allowed the link to the adjoining pennant to escape. The line itself remained intact. Marks about fifty feet from the socket indicated where the towline had apparently been caught on the rocks. It was alleged against Wire Rope that the socket failed because it had been damaged and weakened by the negligence of Wire Rope in resocketing the towline. Wire Rope had performed this service for Yorke on October 13, 1967. Much

utilisé lorsque trois chalands sont remorqués à la fois. L'illustration «B» montre la méthode de remorquage que Yorke a utilisée le jour où le chaland a sombré et donne aussi une idée des positions relatives du remorqueur, de la remorque et du câble de remorquage au moment où le câble s'est rompu. L'illustration «C» montre le raccord d'un rapporteur à l'autre, et l'illustration «D» offre une esquisse de l'attache brisée. C'est l'emboîtement du câble principal dans son attache qui est la cause de ce que Wire Rope est partie à la présente action.

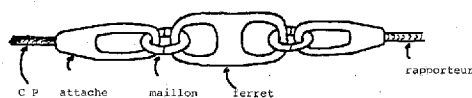
A Appareil triple - remorque triple



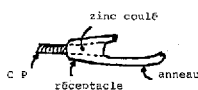
B Appareil triple - remorque simple



C Raccord du câble principal au rapporteur



D Attache brisée



Après avoir remonté le câble de remorquage brisé, ou ce qui en restait, à bord du *Lorne Yorke*, on a remarqué que le câble s'était rompu à l'attache du câble principal. C'est l'attache elle-même qui s'était rompue, permettant au maillon du rapporteur voisin de se libérer. Le câble lui-même est resté intact. A environ cinquante pieds de l'attache, des marques indiquaient l'endroit où le câble de remorquage s'était apparemment coincé dans les rochers. On a prétendu contre Wire Rope que l'attache s'était brisée parce qu'elle avait été endommagée et affaiblie du fait de la négligence de Wire Rope dans l'opération de remboîtement

of the evidence at trial was concerned with this issue. The process of socketing must be understood.

The sockets in use by Yorke at the time of the accident were made of manganese steel. This steel is particularly suited for this function, being very strong, ductile, and having great tensile strength. During the manufacturing process of manganese steel sockets the steel is heated to a temperature of some 1,950° F. and then quenched, or cooled very quickly, in cold water. The sudden cooling prevents the precipitation in the steel of undesirable carbides which, if present, would have the effect of making or tending to make the steel brittle, and thus subject to failure and unsuitable for use in this type of socket. After manufacture if it is necessary for any reason to heat the steel beyond 500° F. or 600° F. there is a danger that some embrittlement may result, depending upon the temperature reached and the time it is maintained, particularly if the heating is repeated frequently. To avoid this danger the steel should be reheated to 1,950° F. and quenched suddenly in cold water as above.

The type of socket in use in this case is used upon cable, commonly called wire rope. When put in use the socket is attached to the towline by running the end of the towline into the bottom of the socket so that it is enclosed by a collar or cylinder forming the base of the socket and called a basket. The wires of the cable end are loosened to give what is termed a 'brushing' effect and then molten zinc is poured into the base of the socket. When the zinc cools and hardens the end of the cable is securely retained in the socket.

From time to time for various reasons, including wear on the cable which frequently appears in the vicinity of the socket, it is necessary to remove the socket and to cut out any worn part of the line. If the socket is considered to be sound it can be resocketed and returned to use. The evidence indicated that re-use of sockets involving a consequent resocketing was common practice with York and other towing companies on the Pacific coast.

du câble. Wire Rope avait exécuté ce travail pour Yorke le 13 octobre 1967. En première instance, une grande partie de la preuve a porté sur cette question. Il faut bien comprendre l'opération d'emboîtement.

Les attaches dont Yorke se servait au moment de l'accident étaient en acier au manganèse. Cet acier est particulièrement bien adapté à cette fonction puisqu'il est très fort, ductile et qu'il a une grande résistance de tension. Pendant la fabrication des attaches d'acier au manganèse, l'acier est chauffé à une température de 1,950 °F et trempé, ou refroidi très rapidement, dans l'eau froide. Le refroidissement soudain empêche la précipitation, dans l'acier, de carbures indésirables qui auraient pour effet de rendre l'acier fragile, donc sujet à briser et inutilisable dans ce genre d'attaches. Si, après sa fabrication, il est nécessaire pour une raison quelconque de chauffer l'acier à plus de 500 °F ou 600 °F, il est possible qu'il devienne cassant, selon la température atteinte et la durée du chauffage, particulièrement si le chauffage est répété fréquemment. Pour éviter ce danger, l'acier devrait être chauffé de nouveau à 1,950 °F et trempé soudainement dans l'eau froide tel qu'indiqué ci-dessus.

Le type d'attache utilisé en l'espèce est fixé à un câble appelé communément câble métallique. Lorsqu'elle est utilisée, on fixe l'attache au câble de remorquage en insérant l'extrémité du câble dans la douille de l'attache de façon qu'il soit enfoncé dans un collet ou un cylindre formant la base de l'attache et appelé réceptacle. Les fils à l'extrémité du câble sont desserrés pour lui donner un effet «de brosse», et du zinc fondu est alors coulé dans la base de l'attache. Lorsque le zinc refroidit et se durcit, l'extrémité du câble est maintenue solidement dans l'attache.

Pour des raisons diverses, y compris l'usure du câble qui apparaît souvent près de l'attache, il est nécessaire d'enlever à l'occasion l'attache et d'enlever la portion usée du câble. Si on estime que l'attache est en bonne condition, elle peut être remboîtée et servir de nouveau. La preuve indique que la réutilisation des attaches, y compris leur remboîtement, était pratique courante chez Yorke et les autres sociétés de remorquage de la côte du

To remove the socket it is necessary to heat the zinc in the socket to its melting point which was, according to the evidence, between 700° F. and 800° F. The molten zinc is then allowed to escape and the cable may be removed. The remaining zinc may then be cleaned out of the socket and after worn portions of the cable are removed the socket may be replaced as described above. It should, however, be noted that the process of heating to 1,950° F. followed by a rapid quenching in cold water is done in the foundry where the socket is cast and could not be carried out, and was not carried out, in the circumstances of the resocketing in this case, which will be described later.

The trial judge found that the mate of the *Lorne Yorke*, although an employee of Straits, was at all relevant times under the control and direction of Captain McLean, the master of the *Lorne Yorke*. He therefore considered that, being in the actual control and employment of Yorke, his negligence, if found to exist, would be attributable to Yorke. In this I agree with him and this point was not argued later. It may be observed here that in view of the position taken in this Court on the question of negligence in seamanship and navigation by B.C. Marine and Straits it ceased to be of significance.

He went on to refer to the scientific evidence called by the parties regarding the treatment of the socket and its effect, and expressed his findings in these words:

Having carefully considered all this evidence, I am of the view, using the usual test of more probable than not, in respect to both the expert and lay evidence, what Chapman and Babey of Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd., did at the material time in re-socketing, because of the manner in which they did it and the time involved, did not result in the subject socket (Exhibit 3) becoming embrittled to any significant extent.

Whatever embrittlement there was in this subject socket, in my view, was caused by the indefinite number of re-socketing operations which were done to it prior to the occasion when Chapman and Babey did their work.

In addition, at the material time when the subject socket broke, it was not subject to just a straight linear pull. Instead, it was subject to a large number of stresses

Pacifique. Pour enlever l'attache, il faut chauffer le zinc qui s'y trouve à sa température de fusion qui, suivant la preuve, se situe entre 700 °F et 800 °F. Le zinc fondu peut alors s'échapper et le câble peut être enlevé. Le zinc qui reste peut alors être écuré, et une fois que les parties usées du câble sont enlevées, l'attache peut être replacée de la façon indiquée ci-dessus. Il faut souligner cependant que l'opération de chauffage à 1,950 °F suivie d'un trempage rapide dans l'eau froide se fait à la fonderie où l'attache est coulée et ne peut être effectuée, et ne l'a pas été, au cours de l'opération de remboîtement en l'espèce qui sera décrite plus loin.

Le juge de première instance a conclu que le second du *Lorne Yorke*, même s'il était un employé de Straits, était en tout temps utile, sous le contrôle et la surveillance du capitaine McLean, commandant du *Lorne Yorke*. Il a donc décidé que, étant sous le contrôle effectif et au service de Yorke, la négligence de sa part, s'il y a lieu, serait imputable à Yorke. Je souscris à cet avis, et ce point n'a pas été soulevé par la suite. Il faut noter ici que ce point a perdu son importance compte tenu de la position adoptée en cette Cour sur la question de la négligence de B.C. Marine et Straits en matière de manœuvre et de navigation.

Le juge de première instance a poursuivi en se rapportant à la preuve de nature scientifique que les parties ont présentée concernant le traitement qu'a subi l'attache et à ses effets, et il a conclu en ces mots:

Après avoir analysé soigneusement toutes les preuves et appliqué les critères ordinaires de probabilité aux témoignages des experts et à ceux des profanes, je suis d'avis que, vu la durée du traitement et la technique employée pour réparer l'attache, Chapman et Babey de la compagnie Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd. n'ont pas pu altérer, d'une manière sensible, la résistance de l'attache en question.

A mon avis, toute altération de la résistance de l'attache en question provient des nombreuses réparations successives antérieurement au travail effectué par Chapman et Babey.

En outre, au moment qui nous intéresse, celui de la rupture de l'attache, elle n'était pas uniquement soumise à une traction linéaire. Au contraire, elle était soumise à

in various directions at the moment when it broke. As a consequence, it is difficult to say precisely how much strength and ductility it had lost.

Regarding the position in this matter of Yorke, he went on to say:

In coming to the conclusion I do, I am of the view, firstly either the Defendant, F. M. Yorke & Son Limited through its servants which includes in law the mate Tobiasen, may have caused the tug through improper seamanship to have got itself in the position it reached near the rocks at the southwesterly end of Kyuquot Channel so that even with proper seamanship, the tug could not have been extricated from its difficulty without breaking the towline; or second, it may be that the situation in which the Defendant, F. M. Yorke & Son Limited through its servants, got the tug into at the material time was a situation which it was not unreasonable under the circumstances of time and sea, to have got the tug into and that following that, the actions taken by Captain McLean were the correct actions and that the towline at the socket should not have broken and it broke only because it was a faulty socket which the Defendant, F. M. Yorke & Son Limited, knew or should have known was likely to occur or by contract impliedly warranted would not happen. (cf *McKenzie Barge & Derrick Co. Ltd. v. Rivotow Marine Ltd.* (1968), 2 D.L.R. 505.)

In either event, the Defendant, F. M. Yorke & Son Limited is liable to the Plaintiffs for the damages that resulted.

He held Wire Rope not liable in the matter and ordered judgment against Yorke in favour of Straits and B.C. Marine and directed a reference as to damages. The plaintiffs were given costs against Yorke and the actions against Wire Rope were dismissed with costs.

In the Court of Appeal, Pratte, Ryan and Smith J.J.A., Ryan J.A. speaking for the Court, allowed the appeal of Yorke against the judgment in favour of B.C. Marine and dismissed Yorke's appeal against the judgment in favour of Straits. It also ordered that Yorke should succeed in its third party claim against Wire Rope and allowed the appeal by B.C. Marine and Straits against Wire Rope. The effect of this judgment was to render Yorke liable to the plaintiff Straits for the loss of the barge and give Yorke a right of indemnity

l'action de nombreuses forces orientées dans diverses directions au moment de sa rupture. En conséquence, il est difficile de déterminer avec précision la diminution de sa résistance et de sa ductilité.

Concernant la position de Yorke dans cette affaire, il poursuit:

En arrivant à la conclusion à laquelle j'aboutis, j'estime que, ou bien d'une part la défenderesse F.M. Yorke & Son Limited, par l'intermédiaire de ses préposés dont juridiquement le second Tobiasen fait partie, peut avoir, par des manœuvres inappropriées, mis le remorqueur dans la situation où il se trouvait près des rochers à l'extrémité sud-ouest de la passe Kyuquot de sorte que, même avec d'habiles manœuvres, on n'aurait pu le sortir de cette situation difficile sans briser le câble; ou bien d'autre part, il se peut que la défenderesse F. M. Yorke & Son Limited, par l'intermédiaire de ses préposés, ait, au moment décisif, mis le remorqueur dans une position où, vu l'heure et l'état de la mer, il n'était pas déraisonnable de le placer et qu'après quoi, le capitaine McLean a pris les mesures qui s'imposaient, que le câble n'aurait pas dû se briser à l'attache et qu'il s'est brisé uniquement parce que l'attache était défectueuse; la défenderesse F.M. Yorke & Son Limited savait ou devait savoir que cet incident pouvait se produire ou bien elle avait implicitement promis par contrat que cela ne se produirait pas. (Voir *McKenzie Barge & Derrick Co. Ltd. c. Rivotow Marine Ltd.* (1968), 2 D.L.R. 505.)

Dans les deux cas, la défenderesse F.M. Yorke & Son Limited est responsable des dommages occasionnés aux demandereses.

Il a conclu que Wire Rope n'était pas responsable à cet égard, et il a rendu jugement contre Yorke en faveur de Straits et B.C. Marine et ordonné un renvoi pour l'évaluation des dommages. Il a ordonné à Yorke de payer les frais d'action aux demandereses et il a rejeté les actions contre Wire Rope avec dépens.

En Cour d'appel formée des juges Pratte, Ryan et Smith, le juge Ryan s'exprimant au nom de la Cour a accueilli l'appel de Yorke contre le jugement rendu en faveur de B.C. Marine et rejeté l'appel de Yorke contre le jugement rendu en faveur de Straits. La Cour a en outre accueilli la demande d'indemnisation de Yorke contre la tierce partie Wire Rope et a accueilli l'appel de B.C. Marine et de Straits contre Wire Rope. Par cet arrêt, la Cour a tenu Yorke responsable envers la demanderesse Straits de la perte du chaland et a

against Wire Rope. It also gave judgment against Wire Rope for the loss to the plaintiffs B.C. Marine and Straits.

These appeals were taken by leave granted on June 29, 1978. The appellant Wire Rope asks that both of its appeals be allowed with costs and that the judgment at trial be restored. B.C. Marine and Straits seek the dismissal of the appeals of Wire Rope and Yorke against the Federal Court of Appeal's judgment in their favour. B.C. Marine, as owner of the lost barge, also seeks a reversal of the Court of Appeal's dismissal of the action against Yorke. Yorke asks that its cross-appeal from the judgment against it in favour of Straits be allowed and that the action be dismissed. Alternatively, if the cross-appeal is not allowed Yorke seeks an order for indemnification against Wire Rope for any damages and costs for which it may be held liable.

The hearing of the appeals commenced in this Court on March 11, 1980. On March 12 during argument the Court raised the question of jurisdiction of the Federal Court Trial Division to entertain Yorke's action for indemnity against Wire Rope. This point had not been raised before. Counsel were referred to the judgment of this Court in *R. v. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Limited and Foundation Company of Canada Limited*². The hearing was adjourned to give time for counsel to consider the position in the light of the *Fuller* case and to submit new factums on the question of jurisdiction so that it could be argued in full. On April 23, 1980, counsel having filed new factums, argument resumed. The hearing was completed and judgment reserved. I will deal firstly with jurisdiction.

The question of jurisdiction of the Federal Court has been raised and considered in several recent cases, of which the most significant for our purpose is *Tropwood A.G. and the Owners of the*

accordé à Yorke le droit de recouvrer des dommages-intérêts contre Wire Rope. La Cour a en outre rendu jugement en faveur des demanderesse B.C. Marine et Straits contre Wire Rope pour la perte du chaland.

Ces pourvois ont été autorisés le 29 juin 1978. L'appellante Wire Rope demande à la Cour d'accueillir ses deux pourvois avec dépens et de rétablir le jugement de première instance. B.C. Marine et Straits demandent le rejet des pourvois de Wire Rope et de Yorke formés contre l'arrêt que la Cour d'appel fédérale a rendu en leur faveur. B.C. Marine, à titre de propriétaire du chaland perdu, demande d'infirmer le rejet, par la Cour d'appel, de l'action contre Yorke. Yorke demande d'accueillir son pourvoi incident formé contre l'arrêt prononcé contre elle en faveur de Straits, et de rejeter l'action. Advenant le rejet de son pourvoi incident, Yorke demande à la Cour d'ordonner à Wire Rope de la garantir de tous dommages-intérêts et frais qu'elle peut être tenue de payer.

L'audition de ces pourvois a débuté devant cette Cour le 11 mars 1980. Le 12 mars, au cours des plaidoiries, la Cour a soulevé la question de la compétence de la Division de première instance de la Cour fédérale d'entendre l'action de Yorke en garantie contre Wire Rope. Cette question n'avait pas été soulevée avant. La Cour a mentionné aux avocats son arrêt *R. c. Thomas Fuller Construction Co. (1958) Limited et Foundation Company of Canada Limited*². L'audience a été ajournée pour donner aux avocats le temps d'étudier la situation à la lumière de l'arrêt *Fuller* et de produire de nouveaux mémoires sur la question de compétence de sorte qu'elle puisse être plaidée à fond. Le débat a repris le 23 avril 1980, après la production des mémoires. L'audition a été complétée et la décision prise en délibéré. Je vais d'abord traiter de la question de la compétence.

La question de la compétence de la Cour fédérale a été soulevée et examinée dans plusieurs arrêts récents, parmi lesquels le plus important pour nous est *Tropwood A.G. et les propriétaires*

² [1980] 1 S.C.R. 695.

² [1980] 1 R.C.S. 695.

*Vessel Tropwood v. Sivaco Wire & Nail Company and Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.*³ At no time in these proceedings has it been contended that the Federal Court did not have jurisdiction to deal with the claims made by the plaintiffs B.C. Marine & Straits against Yorke. It is clear that these claims, arising out of a marine accident concerning rights and liabilities under a barge charter and a contract of towage and the exercise of due diligence in connection therewith, come within the ambit of Canadian maritime law as described in s. 2 of the *Federal Court Act*. The jurisdictional question arises, however, because of the claims against Wire Rope which allege a breach of contract and negligence in the resocketing of the main towing cable. The issue then is, do such claims fall within the jurisdiction of the Federal Court, or are they governed by provincial law and therefore come within the jurisdiction of the Supreme Court of British Columbia?

In *Tropwood* it was held, following earlier decisions in this Court in *Quebec North Shore Paper Company et al. v. Canadian Pacific Limited, et al.*⁴ and *McNamara Construction (Western) Limited et al. v. The Queen*⁵, that to give the Federal Court jurisdiction there must be a body of applicable federal law upon which that jurisdiction might operate. Such was not the case in *Quebec North Shore*, nor in *McNamara*, and accordingly jurisdiction in respect of the issues arising in those cases rested not in the Federal Court but in the Superior Courts of the provinces. However, in *Tropwood*, it was held that there exists a body of federal law described as Canadian maritime law in the *Federal Court Act* over which the Federal Court has jurisdiction, that it was within Parliament's legislative competence under s. 91.10 of the *British North America Act*, and that certain of the paragraphs of s. 22(2) of the *Federal Court Act* gave specific jurisdiction to the Federal Court. Laskin C.J.C., speaking for the Court, said at p. 163:

*du navire Tropwood c. Sivaco Wire & Nail Company et Atlantic Lines & Navigation Company, Inc.*³ On n'a jamais soutenu dans l'espèce que la Cour fédérale n'avait pas compétence pour entendre les réclamations des demanderessees B.C. Marine et Straits contre Yorke. Il est évident que ces réclamations, résultant d'un sinistre maritime, soulevant les droits et les obligations en vertu de l'affrètement d'un chaland et d'un contrat de touage et l'exercice de la diligence raisonnable dans les circonstances, relèvent du droit maritime canadien tel que le définit l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*. La question de la compétence se pose cependant du fait que les réclamations contre Wire Rope invoquent l'inexécution d'un contrat et la négligence lors du remboîtement du câble de remorquage principal. Il s'agit donc de savoir si ces réclamations ressortissent à la Cour fédérale, ou si elles sont régies par le droit provincial et ressortissent par conséquent à la Cour suprême de la Colombie-Britannique.

Suivant ses arrêts antérieurs *Quebec North Shore Paper Company et autre c. Canadien Pacifique Limitée et autre*⁴, et *McNamara Construction (Western) Limited et autre c. La Reine*⁵, cette Cour a décidé dans l'arrêt *Tropwood* que pour attribuer la compétence à la Cour fédérale, il doit exister un droit fédéral applicable qui en permette l'exercice. Ce n'était pas le cas dans *Quebec North Shore*, ni dans *McNamara*, et par conséquent ce n'est pas la Cour fédérale mais les cours supérieures des provinces qui avaient compétence sur les questions soulevées dans ces affaires. Cependant, dans *Tropwood*, la Cour a conclu qu'il existe un droit fédéral, soit le droit maritime canadien décrit dans la *Loi sur la Cour fédérale*, sur lequel la Cour fédérale a compétence, que ce droit relève de la compétence législative du Parlement aux termes du par. 91.10 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* et que certains alinéas du par. 22(2) de la *Loi sur la Cour fédérale* attribuent une compétence particulière à la Cour fédérale. Au nom de la Cour, le juge en chef Laskin écrit à la p. 163:

³ [1979] 2 S.C.R. 157.

⁴ [1977] 2 S.C.R. 1054.

⁵ [1977] 2 S.C.R. 654.

³ [1979] 2 R.C.S. 157.

⁴ [1977] 2 R.C.S. 1054.

⁵ [1977] 2 R.C.S. 654.

I come, therefore, to the *Federal Court Act*. I have already quoted s. 22(1) and I refer to the words "Canadian maritime law" therein, words which are defined in s. 2 of the Act as follows:

"Canadian maritime law" means the law that was administered by the Exchequer Court of Canada on its Admiralty side by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute, or that would have been so administered if that Court had had, on its Admiralty side, unlimited jurisdiction in relation to maritime and admiralty matters, as that law has been altered by this or any other Act of the Parliament of Canada;

This definition is supplemented by s. 42 of the *Federal Court Act*, reading as follows:

Canadian maritime law as it was immediately before the first day of June, 1971 continues subject to such changes therein as may be made by this or any other Act.

This definition of Canadian maritime law in s. 2 refers to the law that was administered by the Exchequer Court "by virtue of the *Admiralty Act* or any other statute". The reference to the *Admiralty Act* is undoubtedly to the Act of 1934, but the *Admiralty Act* of 1891, although it was repealed, may certainly be considered as "any other statute" by virtue of which law was administered by the Exchequer Court on its admiralty side. If therefore there was a deficient incorporation of admiralty law by the Act of 1934, the same cannot be said of the Act of 1891.

He went on to pose two further questions in these terms:

Two questions, therefore, remain. The first is whether a claim of the kind made here was within the scope of admiralty law as it was incorporated into the law of Canada in 1891. If so, the second question is whether such a claim fell within the scope of federal power in relation to navigation and shipping.

He held that the claim made in *Tropwood*, "damage to incoming cargo", had been brought into the admiralty jurisdiction of the Exchequer Court of Canada by *The Admiralty Act, 1891*, 1891 (Can.), c. 29, and that as a result such a claim, pursuant to s. 2 of the *Federal Court Act*, would be subject to Canadian maritime law under the jurisdiction of the Federal Court of Canada pursuant to s. 22(1) and certain paragraphs of s. 22(2) of the said Act. He held as well that the claim

J'en viens donc à la *Loi sur la Cour fédérale*. J'ai déjà cité le par. 22(1) et je m'arrête à l'expression «droit maritime canadien» qu'on trouve ainsi définie à l'art. 2:

«droit maritime canadien» désigne le droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier du Canada, en sa juridiction d'amirauté, en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi, ou qui en aurait relevé si cette Cour avait eu, en sa juridiction d'amirauté, compétence illimitée en matière maritime et d'amirauté, compte tenu des modifications apportées à ce droit par la présente loi ou par toute autre loi du Parlement du Canada;

Cette définition est complétée par l'art. 42 de la *Loi sur la Cour fédérale*:

Le droit maritime canadien existant immédiatement avant le 1^{er} juin 1971 reste en vigueur sous réserve des modifications qui peuvent y être apportées par la présente loi ou toute autre loi.

Cette définition du droit maritime canadien à l'art. 2 renvoie au droit dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier «en vertu de la *Loi sur l'Amirauté* ou de quelque autre loi». Le renvoi à la *Loi sur l'Amirauté* vise manifestement la Loi de 1934, mais, malgré son abrogation, on peut certainement considérer l'*Acte de l'Amirauté* de 1891 comme «quelque autre loi» dont l'application relevait de la Cour de l'Échiquier, en sa juridiction d'amirauté. Donc, si la Loi de 1934 n'incorporait pas complètement le droit maritime, on ne peut en dire autant de la Loi de 1891.

Il poursuit en posant les deux autres questions suivantes:

Il reste donc deux questions. La première est celle de savoir si une réclamation comme celle faite en l'espèce relève du droit maritime tel qu'il a été incorporé au droit du Canada en 1891. Dans l'affirmative, la deuxième question est de savoir si cette réclamation relève de la compétence fédérale en matière de navigation et d'expéditions par eau.

Il conclut que dans *Tropwood*, la réclamation pour «dommages causés à une cargaison reçue» est entrée dans la compétence de la Cour de l'Échiquier du Canada en matière de droit maritime en vertu de l'*Acte de l'Amirauté, 1891*, 1891 (Can.), chap. 29, et que par conséquent, cette réclamation, vu l'art. 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, relève du droit maritime canadien qui est du ressort de la Cour fédérale du Canada en application du par. 22(1) et de certains alinéas du par. 22(2) de cette

would also fall under federal legislative competence under s. 91.10 of the *British North America Act*.

Turning to the case at bar, the claim against Wire Rope by Yorke alleges negligence in the resocketing of the main towing cable pursuant to a contract made regarding such work, and claims an indemnity for loss caused by a breach of that contract. The claim by B.C. Marine and Straits involves negligence in the resocketing operation which resulted in their loss. It will be observed that the root of both claims lies in the work done by Wire Rope in resocketing the cable and that the cable was part of the equipment of the tug *Lorne Yorke*, a seagoing vessel which was involved in the marine accident that gave rise to this action. That such a claim formed part of admiralty law which was incorporated into Canadian law by the Canadian *Admiralty Act* of 1891 seems clear. That Act constituted the Exchequer Court of Canada a Colonial Court of Admiralty, conferring on it all the jurisdiction given in that Act pursuant to the British *Colonial Courts of Admiralty Act*, 1890 (U.K.), c. 27. The jurisdiction of the British High Court of Admiralty was therefore vested in the Exchequer Court of Canada. That jurisdiction was formed, in part, by another English Act, *An Act to improve the Practice and extend the Jurisdiction of the High Court of Admiralty of England*, 1840 (U.K.), c. 65. Section 6 of that last-named Act provided:

VI. And be it enacted, That the High Court of Admiralty shall have Jurisdiction to decide all Claims and Demands whatsoever in the Nature of Salvage for Services rendered to or Damage received by any Ship or Sea-going Vessel, or in the Nature of Towage, or for Necessaries supplied to any Foreign Ship or Sea-going Vessel, and to enforce the Payment thereof, whether such Ship or Vessel may have been within the Body of a County, or upon the High Seas, at the Time when the Services were rendered or Damage received, or Necessaries furnished, in respect of which such Claim is made.

loi. Il conclut en outre que la réclamation relève également de la compétence législative fédérale en vertu du par. 91.10 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*.

En l'espèce, la réclamation de Yorke contre Wire Rope allègue la négligence au cours du remboîtement du câble principal en exécution d'un contrat intervenu à l'égard de ces travaux, et prétend à une indemnisation pour la perte résultant de l'inexécution de ce contrat. La réclamation de B.C. Marine et de Straits se fonde sur la négligence dans l'opération de remboîtement à l'origine de la perte qu'elles ont subie. Il faut signaler que les deux réclamations prennent leur fondement dans les travaux de remboîtement du câble par Wire Rope et que le câble est une pièce de l'équipement du remorqueur *Lorne Yorke*, un bâtiment de mer impliqué dans le sinistre maritime qui est à l'origine de cette action. Il paraît évident que cette réclamation entre dans le droit maritime que l'*Acte de l'Amirauté* canadien de 1891 a incorporé au droit canadien. Aux termes de cette loi la Cour de l'Échiquier du Canada est devenue une cour coloniale d'amirauté, exerçant toute la compétence prévue à cette loi conformément à l'*Acte des Cours coloniales d'Amirauté* anglais de 1890, 1890 (R.-U.), chap. 27. La Cour de l'Échiquier du Canada a donc été investie de la compétence de la Haute Cour d'Amirauté anglaise. Cette compétence vient, en partie, d'une autre loi anglaise intitulée *An Act to improve the Practice and extend the Jurisdiction of the High Court of Admiralty of England*, 1840 (R.-U.), chap. 65. L'article 6 de cette loi se lisait comme suit:

[TRADUCTION] VI. Et qu'il soit édicté, Que la Haute Cour d'Amirauté a compétence pour décider toute réclamation et toute demande quelle qu'elle soit ayant trait aux indemnités pour sauvetage, pour services rendus, ou pour dommages subis par tout navire ou bâtiment de mer, ou pour le touage, pour les biens fournis à tout navire étranger ou à tout bâtiment de mer, et pour en exécuter le paiement, que ce navire ou bâtiment se soit trouvé dans les eaux territoriales ou en haute-mer à l'époque où les services, les dommages ou les biens sur lesquels porte la réclamation ont été rendus, subis ou fournis.

It is my opinion that this section is sufficiently broad to comprehend the claims made against Wire Rope in the case at bar.

The Canadian *Admiralty Act* of 1891 provided in sections 3 and 4:

3. In pursuance of the powers given by "*The Colonial Courts of Admiralty Act*, 1890", aforesaid, or otherwise in any manner vested in the Parliament of Canada, it is enacted and declared that the Exchequer Court of Canada is and shall be, within Canada, a Colonial Court of Admiralty, and as a Court of Admiralty shall, within Canada, have and exercise all the jurisdiction, powers and authority conferred by the said Act and by this Act.

4. Such jurisdiction, powers and authority shall be exercisable and exercised by the Exchequer Court throughout Canada, and the waters thereof, whether tidal or non-tidal, or naturally navigable or artificially made so, and all persons shall, as well in such parts of Canada as have heretofore been beyond the reach of the process of any Vice-Admiralty court, as elsewhere therein, have all rights and remedies in all matters, (including cases of contract and tort and proceedings *in rem* and *in personam*), arising out of or connected with navigation, shipping, trade or commerce, which may be had or enforced in any Colonial Court of Admiralty under "*The Colonial Courts of Admiralty Act*, 1890."

This jurisdiction was carried forward by *The Admiralty Act*, 1934, 1934 (Can.), c. 31, and passed into the purview of the Federal Court by the *Federal Court Act* in its definition of maritime law in s. 2 and by the terms of s. 42 of that Act.

42. Canadian maritime law as it was immediately before the 1st day of June 1971 continues subject to such changes therein as may be made by this or any other Act.

Section 22(1) gives a general statement of jurisdiction, and s. 22(2)(m) and (n) reproduced hereunder are apt to cover the claims in question here and in part are a restatement of the jurisdiction of the British Admiralty Courts contained in s. 6 of the 1840 Statute cited above:

(m) any claim in respect of goods, materials or services wherever supplied to a ship for her operation or maintenance including, without restricting the gener-

Je suis d'avis que cet article est suffisamment large pour inclure les réclamations contre Wire Rope en l'espèce.

Les articles 3 et 4 de l'*Acte de l'Amirauté*, canadien de 1891 se lisent comme suit:

3. En conformité des pouvoirs conférés par l'*Acte des Cours coloniales d'Amirauté*, 1890, susdit, ou de toute autre manière attribués au parlement du Canada, il est décrété et déclaré que la cour de l'Échiquier du Canada est et sera, dans les limites du Canada, une cour coloniale d'Amirauté, et, comme cour d'Amirauté, aura et exercera en Canada toute la juridiction, les pouvoirs et l'autorité conférés par le dit acte et le présent acte.

4. Cette juridiction, ces pouvoirs et cette autorité pourront être et seront exercés par la cour de l'Échiquier dans tout le Canada et sur toutes ses eaux, soit de marée ou non, et soit naturellement navigables ou rendues artificiellement navigables; et toutes personnes auront, tant dans les parties du Canada qui jusqu'ici ont été au delà de l'atteinte des mandats de toute cour de Vice-Admirauté, qu'ailleurs dans ses limites, tous les droits et recours en toutes choses (y compris les cas de contrat et de tort et de procédures *in rem* et *in personam*) provenant de la navigation, de la marine, du trafic ou du commerce, ou s'y rattachant, qui peuvent être exercés dans toute cour coloniale d'Amirauté en vertu de l'*Acte des Cours coloniales d'Amirauté*, 1890.»

Cette compétence a été reportée par la *Loi d'amirauté*, 1934, 1934 (Can.), chap. 31 et est entrée dans le ressort de la Cour fédérale par la *Loi sur la Cour fédérale* dans la définition qu'elle donne du droit maritime à l'art. 2 et par l'art. 42 de cette loi.

42. Le droit maritime canadien existant immédiatement avant le 1^{er} juin 1971 reste en vigueur sous réserve des modifications qui peuvent y être apportées par la présente loi ou toute autre loi.

Le paragraphe 22(1) donne un énoncé général de la compétence, et les al. 22(2)m) et n) ci-dessous suffisent à englober les réclamations dont il est question en l'espèce et sont, en partie, une reformulation de la compétence des cours d'amirauté anglaises prévue à l'art. 6 précité de la Loi de 1840:

m) toute demande relative à des marchandises, fournitures ou services fournis à un navire, où que ce soit, pour son exploitation ou son entretien, et notamment,

ality of the foregoing, claims in respect of stevedoring and lighterage;

(n) any claim arising out of a contract relating to the construction, repair or equipping of a ship;

I am therefore of the view that the claims made against Wire Rope come within Canadian maritime law as defined in the *Federal Court Act*. There can be no doubt in my mind that the substantive law relating to these claims falls within federal legislative competence under s. 91.10 of the *British North America Act*, being in relation to navigation and shipping. There is therefore law of Canada relating to the issues arising in this case upon which the jurisdiction of the Federal Court may operate. In my opinion, it is of no significance that the claim made by Yorke is a claim for indemnity. Claims for indemnity and third party actions, generally, are not mere incidents to the principal action. They are independent actions which stand upon their own feet. On this point I refer to the *Fuller* case, *supra*, where Pigeon J. referred to *Bank of Montreal v. Royal Bank of Canada*⁶, at pp. 315-6, where Duff C.J.C. said:

... The Supreme Court of Ontario has jurisdiction, by virtue of the statutes and rules by which it is governed, to entertain and dispose of claims in what are known as third party proceedings. Claims for indemnity, for example, from a third party, by a defendant in respect of the claim in the principal action against him, can be preferred and dealt with in the principal action. But there can be no doubt that the proceeding against the third party is a substantive proceeding and not a mere incident of the principal action.

The *Fuller* case, in my view, is distinguishable. In that case Foundation Company of Canada, Ltd., a building contractor, brought action against the Crown for a breach of contract relating to damage caused by blasting operations which had been performed by another contractor, Thomas Fuller Construction Co. (1958) Limited. There was no doubt that the Crown had been properly impleaded in the Federal Court which had full jurisdiction to hear the plaintiff's claim against the

sans restreindre la portée générale de ce qui précède, les demandes relatives à l'aconage ou gabarage;

n) toute demande née d'un contrat relatif à la construction, à la réparation ou à l'équipement d'un navire;

Je suis par conséquent d'avis que les réclamations contre Wire Rope relèvent du droit maritime canadien défini à la *Loi sur la Cour fédérale*. Je suis convaincu que le droit positif concernant ces réclamations relève du pouvoir législatif fédéral aux termes du par. 91.10 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* puisqu'elles se rapportent à la navigation et aux bâtiments ou navires. Il existe par conséquent un droit canadien se rapportant aux questions soulevées en l'espèce sur lequel la Cour fédérale exerce sa compétence. A mon avis, il n'est pas important que la réclamation de Yorke soit un recours en garantie. En général, les recours en garantie et les actions contre un tiers ne sont pas de simples incidents de l'action principale. Ce sont des actions indépendantes et complètes en elles-mêmes. Sur ce point, je m'en rapporte à l'arrêt *Fuller* précité, où le juge Pigeon cite l'arrêt *Banque de Montréal c. Banque Royale du Canada*⁶, aux pp. 315 et 316 où le juge en chef Duff affirme:

[TRADUCTION] ... La Cour suprême de l'Ontario est compétente, en vertu des lois et des règles qui la régissent, pour connaître et juger de demandes présentées au moyen de procédures dites de mise en cause. Les demandes d'indemnisation que, par exemple, un défendeur présente contre un tiers, relativement à la réclamation dont il fait l'objet dans l'action principale peuvent être présentées et jugées dans l'action principale. Mais il n'y a aucun doute que la procédure contre le tiers est une nouvelle instance et non un simple incident de l'action principale.

A mon avis, l'affaire *Fuller* se distingue de la présente. Dans cette affaire, Foundation Company of Canada, Ltd., un entrepreneur en construction, a intenté contre Sa Majesté une action pour inexécution de contrat concernant des dommages causés par des opérations de dynamitage exécutées par un autre entrepreneur, Thomas Fuller Construction Co. (1958) Limited. Il ne fait aucun doute que Sa Majesté a été régulièrement poursuivie en Cour fédérale qui avait toute compétence pour connaître

⁶ [1933] S.C.R. 311.

⁶ [1933] R.C.S. 311.

Crown. The Crown then issued a third party notice claiming indemnity against the Fuller company. In so doing, it relied specifically upon the law of Ontario to support a claim based on negligence. This Court held, as did the Federal Court of Appeal and the Trial Division, that there was no law of Canada to support the jurisdiction of the Court in respect of that particular third party claim. In this respect, the case differs from the case at bar, lacking the essential element of a law of Canada to feed the jurisdiction of the Federal Court. I am satisfied that the Federal Court had jurisdiction to entertain not only the claims made by B.C. Marine and Straits against Yorke, but also the third party claims made by Yorke against Wire Rope and the direct claims made by B.C. Marine and Straits.

I now turn to the question of the liability of Wire Rope in this matter. It will be seen at once that the only connection Wire Rope had with the matters raised in these proceedings resulted from the resocketing which was done for Yorke on October 13, 1967. Whether the claims against Wire Rope sound in contract or tort, and whether they are for direct relief or indemnity, the basis for any liability upon Wire Rope must remain the same. For success against Wire Rope it must be shown that its work on the socket caused or contributed to its failure, leading to the loss of the barge. For this reason the socketing operation must be examined.

On October 13, 1967 two workmen employed by Wire Rope came to the premises of Yorke to do some resocketing at the request of Yorke. Mr. J. C. Yahemech, marine superintendent for Yorke, gave them three or four socketed towlines, the precise number is not clear, and instructed them to remove the sockets and resocket the lines using the same sockets which were then on the lines. One of the lines involved was the line which failed in this accident. Mr. Yahemech left them to their task. He returned some hours later when the job was nearly completed. The whole operation took six hours. The cost to Yorke was in the neighbourhood

de la réclamation de la demanderesse contre Sa Majesté. Sa Majesté a alors produit un «avis à la tierce partie» réclamant une indemnisation de la société Fuller. Elle alléguait alors une loi de l'Ontario pour appuyer une réclamation fondée sur une négligence. Suivant la décision de la Cour d'appel fédérale et de la Division de première instance, cette Cour a décidé qu'aucune loi du Canada ne donnait compétence à la Cour pour connaître de cette demande à la tierce partie. A cet égard, cette affaire diffère de la présente espèce puisqu'il manquait un élément essentiel, soit une loi du Canada qui attribue compétence à la Cour fédérale. Je suis convaincu que la Cour fédérale a compétence pour connaître non seulement des réclamations de B.C. Marine et Straits contre Yorke, mais aussi des réclamations de Yorke contre la tierce partie Wire Rope et des réclamations directes de B.C. Marine et Straits.

J'en viens maintenant à la question de la responsabilité de Wire Rope dans cette affaire. On voit tout de suite que le seul lien qu'a Wire Rope avec les questions soulevées dans ces poursuites vient du remboîtement de l'attache qu'elle a effectué pour le compte de Yorke le 13 octobre 1967. Que les réclamations contre Wire Rope semblent découler d'un contrat ou d'un délit, ou qu'il s'agisse de redressement direct ou d'indemnisation, le fondement de la responsabilité de Wire Rope doit rester le même. Pour réussir contre Wire Rope, il faut établir que les travaux qu'elle a effectués sur l'attache ont causé sa rupture ou y ont contribué, d'où la perte du chaland. C'est pourquoi il faut examiner l'opération d'emboîtement.

Le 13 octobre 1967, deux employés de Wire Rope sont venus chez Yorke pour remboîter des câbles à la demande de Yorke. M. J. C. Yahemech, capitaine d'armement pour Yorke, leur a présenté trois ou quatre câbles munis d'attaches, le nombre précis n'est pas certain, et leur a ordonné d'enlever les attaches et de remboîter les câbles en utilisant les mêmes attaches. Parmi ces câbles se trouvait celui qui s'est rompu dans l'accident en cause. M. Yahemech a laissé les hommes à leur tâche et est revenu quelques heures plus tard alors que le travail était presque achevé. L'opération totale a duré six heures et a coûté à Yorke environ

of ninety dollars. When it was completed the cables, including the one used to tow the *Westport Straits* on the occasion of its loss, were left in the possession of Yorke and Wire Rope had no further part in the matter.

It was alleged that Wire Rope, for a period of something in excess of three years, had done all the resocketing for Yorke. This was not denied and both the trial judge and the Court of Appeal accepted this fact and spoke of an indefinite number of resocketings. It may be observed at this point that the only negligent resocketing alleged against Wire Rope was that of October 13, 1967 and, whatever the evidence of previous resocketings may have been in general terms, there was no evidence of any indefinite number of resocketings of this particular socket. The significance of this fact will be dealt with later.

A review of the evidence of certain of the expert metallurgists who were called by the various parties must now be made. Mr. Ian Heslop, a consulting engineer called by B.C. Marine and Straits, who has specialized in metallurgical engineering, served as a senior metallurgical engineer in industry, and has been called as an expert witness on metallurgical matters in many courts, gave evidence of having examined the socket. He found it to have numerous casting defects (shrinkage cavities and blow-holes); a brittle microstructure, whereas properly treated material would be tough and ductile; and considerable wear. He gave his opinion that the brittleness was the most significant cause of the failure, making the socket likely to fail under "shock, impact or bending loads of relatively small magnitude". He felt that the socket had been heated above 650° F. and that this had rendered the metal weak and brittle and that this was the result of resocketing. He said that this particular metal should stretch before failing and it had not done so in this accident because of its brittleness. In his view, properly treated material would have a higher breaking point and cumulative damage would result from continued reheatings without proper reheat and quenching treatment.

Another expert, called by Wire Rope, James Pearce McCulloch, a professional engineer with

quatre-vingt dix dollars. Une fois l'opération achevée, Yorke a conservé les câbles, y compris celui qui a servi à remorquer le *Westport Straits* lorsqu'il s'est perdu, et Wire Rope n'a plus joué aucun rôle dans cette affaire.

On a affirmé que, depuis plus de trois ans, Wire Rope avait fait tous les travaux de remboîtement pour Yorke. Cela n'a pas été nié, et le juge de première instance et la Cour d'appel ont admis ce fait et ont parlé d'un nombre indéfini de remboîtements. Il faut remarquer ici que la seule opération de remboîtement négligente alléguée contre Wire Rope est celle du 13 octobre 1967 et, quelle que soit la preuve générale des remboîtements antérieurs, il n'y a aucune preuve d'un nombre indéfini de remboîtements de cette attache précise. Je reviendrai plus loin sur l'importance de ce fait.

Il faut maintenant examiner le témoignage de certains des métallurgistes experts que les diverses parties ont cités. M. Ian Heslop, un ingénieur-conseil cité par B.C. Marine et Straits, spécialiste en génie métallurgique, qui a été au service de sociétés industrielles à titre d'ingénieur métallurgiste principal et qui a été cité comme témoin expert en matière de métallurgie devant plusieurs tribunaux, a affirmé avoir examiné l'attache. Il y a trouvé de nombreux défauts de coulage (grumelures et soufflures), une microstructure fragile, alors qu'un métal traité convenablement serait résistant et ductile, et beaucoup d'usure. A son avis, la fragilité était la principale cause de sa rupture, puisqu'elle rendait l'attache susceptible de se briser [TRADUCTION] «sous une secousse, un impact ou une charge de flexion relativement faible». Il estime que l'attache a été chauffée à 650 °F, ce qui a rendu le métal faible et cassant, et que cela résulte du remboîtement. Il affirme que ce métal particulier doit s'étirer avant de se rompre et que, à cause de sa fragilité, il ne l'a pas fait lors de l'accident. A son avis, un métal traité convenablement aurait une plus grande résistance, et le fait de chauffer le métal de façon soutenue sans le chauffer et le tremper comme il faut produit des dommages cumulatifs.

Wire Rope a cité un autre expert, James Pearce McCulloch, un ingénieur de carrière expert en

high qualifications in metallurgical engineering and with broad experience in that field, gave evidence of various tests which he had made and experiments he had performed on manganese steel in an effort to determine the cause of the failure of the socket in question.

In one experiment Mr. McCulloch fractured a manganese steel socket which had been resocketed numerous times and found a smoother fracture, with only minor porosity, than that found in the failed socket. He then heated the test socket to 900° F. and maintained it at that temperature for one and one-half hours. He had already performed tests from which he concluded that a resocketing operation would take about sixteen minutes—other evidence put the time at twenty to twenty-five minutes. The time and temperature exposure of the socket in this test was therefore substantially greater than in a resocketing. He found again a smoother fracture than that found in the failed socket and concluded that even severe heating would not produce the rough, porous, surface found in the failed socket which, he considered, had been the cause of the failure.

In yet a further test, he heated a manganese steel socket to 1,950° F. for one-half hour with water quenching, leading to the production of a sample of manganese steel of as high a quality as commercially possible. He heated one sample of this steel to 800° F. for an hour, another to 900° F. for one and one-half hours, and another to 1,000° F. for one and one-half hours. He then took micro-photographs of each. He found the more severe the heating the more carbide precipitation appeared, but it was of a different type than that found in the failed socket. Finally, he took another sample of steel and heated it to 1,550° F. for two hours. This temperature was too low for proper heat treating in the production of manganese steel. This steel, on cooling, produced a micro-structure similar to that in the failed socket. From this and other tests, Mr. McCulloch concluded that the embrittlement found in the failed socket was the result not of resocketing but of improper heat treatment at the time of manufacture. Other expert witnesses were called, among them one T.

génie métallurgique et possédant une vaste expérience du domaine, qui a témoigné des divers tests qu'il a effectués et des expériences qu'il a faites sur l'acier au manganèse afin d'établir la cause de la rupture de l'attache en question.

Dans une expérience, M. McCulloch a brisé une attache d'acier au manganèse qui avait été remboîtée à plusieurs reprises et il a trouvé une fracture plus lisse que celle qu'il a trouvée sur l'attache qui s'est rompue, et n'ayant qu'une faible porosité. Il a alors chauffé l'attache témoin à 900 °F, température qu'il a maintenue pendant une heure et demie. Il avait déjà effectué des tests d'où il avait conclu qu'une opération de remboîtement prend environ seize minutes—d'autres témoignages indiquent vingt à vingt-cinq minutes. Dans ce test, la température et la durée d'exposition étaient par conséquent considérablement plus grandes qu'au cours d'une opération de remboîtement. Il a encore une fois constaté une fracture plus lisse que celle trouvée dans l'attache rompue et il a conclu que même un chauffage à haute température ne pouvait produire la surface rugueuse, poreuse, constatée dans l'attache rompue qui, à son avis, était la cause de la rupture.

Dans un autre essai, il a chauffé une attache d'acier au manganèse à 1,950 °F pendant une demi-heure et l'a trempée dans l'eau, produisant un échantillon d'acier au manganèse dont la qualité se rapprochait autant que possible de celui trouvé dans le commerce. Il a chauffé un échantillon de cet acier à 800 °F pendant une heure, un autre à 900 °F pendant une heure et demie et un autre à 1,000 °F pendant une heure et demie. Il a alors pris des microphotographies de chaque échantillon. Il a constaté que plus la température de chauffage était élevée, plus il y avait de précipitation de carbures, mais d'un type différent de celle trouvée dans l'attache rompue. Finalement, il a chauffé un autre échantillon d'acier à 1,550 °F pendant deux heures. Cette température était plus faible que celle nécessaire à la production d'acier au manganèse. Cet acier, en se refroidissant, a donné une microstructure similaire à celle trouvée dans l'attache rompue. A partir de cet essai et d'autres essais, M. McCulloch a conclu que la fragilité de l'attache rompue ne provenait pas du

H. Williams who generally reached conclusions similar to that of McCulloch. The most helpful evidence, in my view, was that of Heslop and McCulloch.

Upon this and other evidence the trial judge seems to have concluded that the socket had become embrittled and that the embrittlement caused it to fail. He concluded as well that the socketing operation of October 13, 1967 had not caused the defect. His words on this point have been reproduced above.

In the Court of Appeal Ryan J., speaking for the Court and holding that Wire Rope was liable, said:

I am satisfied that the loss of the barge was caused by the breaking of the defective socket, and that the break was caused by the brittleness of the socket. I also accept the trial judge's finding that the brittleness, to the extent there was brittleness, was caused by the various re-socketings to which the socket had been subjected. He also found that there had been an indefinite number of resocketings.

and later:

I am of opinion that Wire Rope was in breach of its contract with F. M. Yorke. The trial judge found, and I, of course, accept his finding, that Wire Rope, through its servants, did not, by the re-socketing on October 13, 1967, cause the socket to become embrittled to any significant extent.

As is evident from a review of the expert evidence very briefly summarized above, there was evidence upon which the trial judge could find, as he did, that the resocketing on October 13, 1967 did not significantly embrittle the socket and cause its failure. The Court of Appeal accepted this finding and I am of the opinion that it should remain undisturbed. Both the trial judge and the Court of Appeal, however, seem to have been of the opinion that the socket failed because it had been rendered defective as a result of an indefinite number of past resocketings. Leaving aside the fact that the only occasion of resocketing pleaded against Wire Rope was that of October 13, 1967, I am of the opinion that any finding of fact that the defect in the socket was the result of an indefinite number of past resocketings cannot be sustained

remboîtement mais d'un chauffage inadéquat au moment de la fabrication. D'autres témoins experts ont été cités, dont M. T. H. Williams, qui est parvenu à des conclusions en général similaires à celles de M. McCulloch. Les témoignages les plus utiles, à mon avis, sont ceux de M. Heslop et de M. McCulloch.

A partir de ces témoignages, le juge de première instance semble avoir conclu que l'attache est devenue cassante et que cette fragilité a causé sa rupture. Il a conclu en outre que ce défaut n'est pas dû à l'opération d'emboîtement du 13 octobre 1967. J'ai déjà cité son avis à ce sujet.

En Cour d'appel, le juge Ryan, qui a rendu l'arrêt au nom de la Cour et qui a retenu la responsabilité de Wire Rope, affirme:

Je suis convaincu que la perte du chaland a été causée par la rupture de l'attache défectueuse, rupture causée par la fragilité de ladite attache. Je suis d'accord également avec le juge de première instance lorsqu'il conclut que cette fragilité, si fragilité il y avait, était causée par les diverses réparations subies par l'attache. Je conclus aussi que le nombre de réparations effectuées est indéterminé.

et plus loin:

A mon avis, Wire Rope a manqué aux obligations du contrat conclu avec F. M. Yorke. Le juge de première instance a conclu, et je souscris certes à sa conclusion, que Wire Rope, en la personne de ses préposés, n'avait pas, par la réparation du 13 octobre 1967, augmenté la fragilité de l'attache de façon appréciable.

Comme l'indique clairement l'examen des témoignages d'experts résumés brièvement ci-dessus, la preuve permettait au juge de première instance de conclure, comme il l'a fait, que le remboîtement effectué le 13 octobre 1967 n'a pas affaibli l'attache de manière sensible ni causé sa rupture. La Cour d'appel a accepté cette conclusion, et je suis d'avis de ne pas la modifier. Cependant, le juge de première instance et la Cour d'appel semblent d'avis que l'attache s'est rompue parce qu'elle est devenue défectueuse du fait d'un nombre indéfini d'opérations antérieures de remboîtement. Mis à part le fait que la seule opération de remboîtement invoquée contre Wire Rope est celle du 13 octobre 1967, je suis d'avis qu'une constatation de fait portant que le défaut inhérent à l'attache découle d'un nombre indéfini d'opéra-

for the reason that there was no evidence adduced of any such "indefinite number of past resocketings" relating to this socket. A trial judge's finding based on evidence should not be rejected by an appellate court unless he has applied some incorrect principle, or made a palpable error. A finding made without evidence, however, cannot be sustained. Yahemech, who gave the instructions for the resocketing, produced such records as he had and said a new socket had been put on the line on September 20, 1966. He said that 'new' could mean new from the factory or a used socket from the company's stock. He did not know which. If the socket had been new from the factory on September 20, 1966, then it had been socketed on that occasion and resocketed on October 13, 1967. There was no evidence of any intervening resocketing and the records produced by Mr. Yahemech, while sparse, indicated that no more had occurred. If it were new only in the sense that it came from the stock of used sockets belonging to the company, then it would have been socketed on September 20, 1966 and resocketed on October 13, 1967. Doubtless—if it had been used before—it would have been socketed at least on one previous occasion. Yorke bore the burden of proof on this issue. Put at its highest, and accepting the evidence of Yahemech, the socket was socketed once and resocketed once. It may have been socketed once and resocketed twice; and it may, as well, have been resocketed more often. The only affirmative evidence, however, discloses no more than one socketing and one resocketing. All other possible operations remain in the realm of pure speculation and provide no evidence to support such a significant finding. It should also be observed that the expert evidence indicated that damage of the sort alleged here would be cumulative as a result of repeated heating and cooling and would require more of such operations than are revealed in the evidence. The totality of the evidence on this point came from Yahemech and extracts from his evidence at trial appear below:

tions antérieures de remboîtement ne peut être retenue pour le motif que l'on n'a pas fait la preuve d'un «nombre indéfini d'opérations antérieures de remboîtement» pratiquées sur cette attache. Une cour d'appel ne doit pas rejeter une conclusion du juge de première instance appuyée sur la preuve à moins qu'il ait appliqué un principe erroné ou qu'il ait commis une erreur manifeste. Cependant, une conclusion qui ne s'appuie sur aucune preuve ne peut être retenue. Yahemech, qui a donné les directives pour le remboîtement, a produit les dossiers qu'il avait et a affirmé qu'une nouvelle attache avait été emboîtée au câble le 20 septembre 1966. Il affirme que «nouvelle» peut signifier une nouvelle attache provenant de l'usine ou une attache usagée provenant des stocks de la société. Il n'en connaît pas la provenance exacte. S'il s'agissait d'une attache neuve provenant de l'usine le 20 septembre 1966, elle avait été emboîtée à cette date et remboîtée le 13 octobre 1967. Il n'y a pas de preuve de remboîtement dans l'intervalle, et les dossiers que M. Yahemech a produits, bien que vagues, indiquent qu'il n'y en a pas eu d'autres. S'il s'agissait d'une attache neuve au sens qu'elle provenait des stocks d'attaches usagées appartenant à la société, elle aurait été emboîtée le 20 septembre 1966 et remboîtée le 13 octobre 1967. Si elle avait déjà été utilisée auparavant, elle aurait certes été emboîtée au moins une fois auparavant. Sur ce point, le fardeau de la preuve incombait à Yorke. Tout au plus, si l'on accepte le témoignage de Yahemech, l'attache a été emboîtée une fois et remboîtée deux fois. Elle peut avoir été emboîtée une fois et remboîtée deux fois; et elle peut très bien avoir été remboîtée plus souvent. Cependant, la seule preuve positive ne relève qu'un seul emboîtement et un seul remboîtement. Toutes les autres opérations possibles restent dans le domaine de la spéculation pure et n'apportent aucune preuve qui appuie une conclusion si importante. Il faut remarquer en outre que les témoignages des experts indiquent que le dommage invoqué ici s'accumulerait suite à des chauffages et des refroidissements répétés et exigerait que ces opérations soient plus nombreuses que celles que la preuve indique. Yahemech a fourni toute la preuve sur ce point, et les extraits qui suivent sont tirés de son témoignage:

THE COURT: Let's confine it to Exhibit 13 because that is what is relevant. Can you tell from that where the sockets came from?

A. No, I can't tell.

MR. MERRITT: Q. You can't say, however, that you didn't supply the sockets on every occasion?

A. No, I can't.

THE COURT: Just on this point, does that indicate how many times this particular socket, Exhibit 3, had been resocketed?

A. No, your honour.

Q. Well, it says resocketing on two or three occasions but maybe I am not reading it correctly. It says resocketed October the 19th, '65, resocketed 1st June of 1966. Resocketed September 26th, '67. Inspection tags, is that it—September the 1st, '67. Resocketed October the 13th, '67. What do all those notations mean in that?

A. They would be times that that particular socket would have been taken off and reinstalled. There was no way of knowing whether that socket after it had been cut off that portion of the line would have been put directly on that portion of the line. If they cut three sockets out and cleaned them out and then went to put them back they wouldn't necessarily go back on—I have no way of knowing that they went back on—

THE COURT: This was referring to a socket, a particular socket on Exhibit 13, is it not?

A. It refers that that is the location of the socket but whether the socketing crew cut the socket off of say the one next to the towline and then reinstalled it on the end of the pennant, I would have no way of knowing. They were done as a group.

THE COURT: What good is a record if it isn't referring to a particular socket. Isn't that the purpose of that?

A. The record was basically referring to the resocketing, that it had been resocketed on the line in that location.

Q. But there is no record of whether, Exhibit 3, let's talk about it, was resocketed three or four—four times during the period October the 19th to the 13th of October, 1967?

A. No, the sockets as such were not—

Q. Is there any way you can tell on any of your records whether Exhibit 3 was resocketed before?

[TRADUCTION] LA COUR: Tenons nous-en à la pièce 13 qui est pertinente ici. Pouvez-vous dire à partir de ce document d'où provenaient les attaches?

R. Non, je ne pourrais pas dire.

M^e MERRITT: Q. Vous ne pouvez pas dire, cependant, que vous n'avez pas fourni les attaches à chaque occasion?

R. Je ne peux pas le dire.

LA COUR: Sur ce point, est-ce que ce dossier indique combien de fois cette attache précise, la pièce 3, a été remboîtée?

R. Non, Votre Seigneurie.

Q. Bien, le dossier dit remboîtement à deux ou trois occasions mais peut-être que je ne lis pas bien. On lit remboîté le 19 octobre '65, remboîté le 1^{er} juin 1966. Remboîté le 26 septembre '67. Papillon d'inspection, c'est bien ça—le 1^{er} septembre '67. Remboîté le 13 octobre '67. Que signifient toutes ces indications?

R. A certains moments cette attache particulière a pu être enlevée et remplacée. Il était impossible de savoir si cette attache, une fois enlevée de cette partie du câble, aurait pu y être remplacée directement. S'ils enlèvent trois attaches, les vidant et les remettent en place, ils ne les remettraient pas nécessairement sur—je ne peux absolument pas savoir qu'elles sont remises sur—

LA COUR: Ceci indiquait une attache, une attache précise sur la pièce 13 n'est-ce pas?

R. Ça indique que c'est l'endroit de l'attache, mais est-ce que l'équipe d'emboîtement a enlevé l'attache, disons, du câble voisin du câble de remorquage et l'a remis en place à l'extrémité du rapporteur, je n'ai aucun moyen de le savoir. Elles étaient faites en groupe.

LA COUR: En quoi un dossier peut-il être utile s'il ne mentionne pas une attache précise? N'est-ce pas son but?

R. Le dossier se rapportait d'abord au remboîtement, qu'elle avait été remboîtée au câble à cet endroit.

Q. Mais il n'y a aucune indication à savoir si la pièce 3, prenons celle-là, a été remboîtée trois ou quatre—quatre fois au cours de la période du 19 octobre au 13 octobre 1967?

R. Non, les attaches elles-mêmes n'ont pas été—

Q. Pouvez-vous dire d'après vos dossiers si la pièce 3 a été remboîtée avant?

A. No, there is no way I can tell for certain.

Q. Do you know how many times it had been resocketed?

A. No, I do not.

Q. Do you know how old it is?

A. No, I do not.

Q. Does it look old to you?

A. It looks the way all sockets look when they are placed in use for a short time.

Q. From your experience would you say it had been resocketed a number of times prior to the 13th of October 1967?

A. I could only guess, I would assume it had.

Q. Well, from your experience, you are not an amateur like the rest of us.

A. I couldn't say, my lord, how many times it had been resocketed.

Q. But it was done more than once?

A. I would say yes, more than once.

Q. You have no record to tell you how many times?

A. No.

MR. MERRITT: My lord, may I just follow up on that a bit.

Q. So that Exhibit 13 indicates when an operation of resocketing or inspection was done but it gives no indication at all as to the history of any particular socket, right?

A. Yes.

Q. The answer is it gives no such indication?

A. Yes.

Q. Now, in fact in answer to his lordship you said you thought that it had been resocketed before but I think you don't hold yourself out as an expert in that field, do you?

A. Resocketing, no.

Q. Or in identifying the results of resocketing?

A. No.

Q. It may only have been resocketed once before for all you know.

A. Yes.

and later:

THE COURT: I thought you said before you didn't know whether that had been done by you, been

R. Non, je ne peux pas le dire avec certitude.

Q. Savez-vous combien de fois elle a été remboîtée?

R. Je ne le sais pas.

Q. Savez-vous si elle est bien vieille?

R. Je ne le sais pas.

Q. Est-ce qu'elle vous semble vieille?

R. Elle ressemble à toutes les attaches qui sont utilisées pendant une courte période.

Q. D'après votre expérience personnelle, diriez-vous qu'elle a été remboîtée plusieurs fois avant le 13 octobre 1967?

R. Je pourrais seulement essayer de deviner, je dirais que oui.

Q. Bien, d'après votre expérience, vous n'êtes pas un amateur comme nous tous.

R. Je ne saurais dire, Votre Seigneurie, combien de fois elle a été remboîtée.

Q. Mais elle l'a été plus d'une fois?

R. Je dirais que oui, plus d'une fois.

Q. Vous n'avez aucun document qui vous indique combien de fois?

R. Non.

M^{re} MERRITT: Votre Seigneurie, est-ce que je peux poursuivre un peu là-dessus?

Q. Ainsi, cette pièce 13 indique quand a été faite une opération de remboîtement ou une inspection, mais elle n'indique pas du tout les usages qu'il a été fait dans le passé d'une attache précise, c'est bien cela?

R. Oui.

Q. Vous répondez qu'elle ne l'indique pas?

R. Oui.

Q. Maintenant, en fait, en réponse à la Cour, vous avez dit que vous pensiez qu'elle avait été remboîtée avant, mais je crois que vous ne vous présentez pas comme un expert dans ce domaine, est-ce exact?

R. En remboîtement, non.

Q. Ou en identifiant les résultats du remboîtement?

R. Non.

Q. Pour autant que vous sachiez, elle peut n'avoir été remboîtée qu'une seule fois auparavant?

R. Oui.

plus loin:

LA COUR: Je croyais que vous aviez dit avant que vous ne saviez pas si cela a été fait par vous, fait par

done by Wire Rope before or at all, resocketed before by Wire Rope or at all. I think Mr. Merritt finally asked you a question, you weren't sure whether it had been done once or more than once or at all.

A. I thought I had said that it looked as though it had been done more than once. I couldn't say for certain.

THE COURT: Or by whom? What is the correct answer anyway? Do you know whether Exhibit 3 first of all had been resocketed before the 13th of October 1967?

A. I can't say for a certainty.

Q. And it follows that you don't know whether Wire Rope socketed it, that is the end of the answer.

MR. FORBES: Well, in fact though didn't Wire Rope, that is Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd. do all your resocketing of the towlines while you were there?

A. Yes.

THE COURT: Well, the answer he had given just a minute ago was that Wire Rope had resocketed these same sockets before. Now he says "I don't know whether this Exhibit 3 had been resocketed before, at all or not." Now, two answers can't hang together, can they?

MR. FORBES: He is not my witness, my lord.

THE COURT: No, I know. I just want to know what the correct answer is, or do you know? The correct answer is you don't know whether it has been resocketed before or not?

A. There is no identifying marks on it, my lord, so I can't say for certainty.

THE COURT: The only thing you know is that at the time Wire Rope did your resocketing work in the main, is that a fair statement?

A. Yes. Perhaps I could clarify to the court some of the procedure involved. The reason I am uncertain is that we would take a socket to Wire Rope Industries and say, when we order a new line, would you put this socket on the towline. I would not be present when the towline was resocketed. I would assume that they would have taken the same socket. I would have no way of knowing whether they had used the socket we had actually given them or not.

Wire Rope avant ou si cela a déjà été fait, remboîté avant par Wire Rope ou déjà remboîté. Je pense que M^e Merritt à la fin vous a posé une question, vous n'étiez pas certain si cela a été fait une fois ou plus d'une fois ou si cela a déjà été fait.

R. Je croyais avoir dit que cela semblait avoir été fait plus d'une fois, je ne pourrais en être sûr.

LA COUR: Ou par qui? De toute façon, quelle est la bonne réponse? Savez-vous d'abord si la pièce 3 avait été remboîtée avant le 13 octobre 1967?

R. Je ne peux l'affirmer avec certitude.

Q. Et il s'ensuit que vous ne savez pas si Wire Rope l'a emboîtée, c'est toute la réponse.

M^e FORBES: Mais en fait, est-ce que Wire Rope, c'est-à-dire Wire Rope Industries of Canada (1966) Ltd., n'a pas fait tous vos travaux de remboîtement de câble pendant que vous étiez là?

R. Oui.

LA COUR: Mais il vient juste de répondre il y a une minute que Wire Rope avait remboîté ces mêmes attaches auparavant. Maintenant il dit «Je ne sais pas si cette pièce 3 avait déjà été remboîtée avant.» Or, il ne peut y avoir deux réponses, n'est-ce pas?

M^e FORBES: Il n'est pas mon témoin, Votre Seigneurie.

LA COUR: Non, je sais. Je veux seulement savoir quelle est la bonne réponse, à moins que vous le sachiez. La bonne réponse est que vous ne savez pas si elle a été remboîtée auparavant?

R. Elle ne porte aucune marque d'identification, Votre Seigneurie, alors je ne peux en être sûr.

LA COUR: Tout ce que vous savez, c'est qu'à cette époque, Wire Rope faisait en substance vos travaux de remboîtement, est-ce exact?

R. Oui. Je peux peut-être éclairer la cour sur une partie de la procédure en jeu. Je ne suis pas certain parce que nous apportons une attache chez Wire Rope Industries et disons, lorsque nous commandons un nouveau câble, leur demandons d'emboîter cette attache au câble. Le câble a été remboîté en mon absence. Je prends pour acquis qu'ils ont utilisé la même attache. Je n'ai aucune façon de savoir s'ils ont ou non utilisé l'attache que nous leur avons remise.

Q. Well, let's just confine it to Exhibit 3. The answer is you don't know whether that has been resocketed before or not?

A. No.

Accepting, as I have done, that the resocketing operation of October 13, 1967 did not cause the failure of the socket and that no indefinite number of past resocketings has been shown, the question arises: What then did cause the failure? While it is not necessary to consider this question in order to dispose of the issue of Wire Rope's liability, an answer is required in considering the position of Yorke vis-à-vis B.C. Marine and Straits in order to determine whether or not Yorke exercised due diligence in furnishing a seaworthy tug in accordance with its contract of towage.

The conclusion that the socket was defective is, in my opinion, inescapable. The mere failure in use would not necessarily establish that fact, but it must be observed here that a sound manganese steel socket is the strongest part of a towline of this nature and therefore should not be the first part to fail. The line itself, when subjected to excessive strain, is expected to fail before the socket. It may well be that in this case unusual and heavy strains were imposed on the socket, but it failed before the line, which remained intact. Such failure is strong evidence of a defect, particularly when the evidence also indicated that it was not the socket itself which was snagged on the bottom, but a part of the line in the vicinity of the socket.

A review of the evidence of Mr. McCulloch indicates that the socket was defective because of improper heating and cooling in its original manufacture. This evidence received some support in the evidence of Mr. Heslop, who found and described casting defects in the socket which would also be attributable to its original manufacture. Mr. Heslop mentioned that on examination the socket showed signs of substantial wear, but he did not consider that such wear was a significant factor in its failure. I am of the opinion that this socket failed in use because it was defective from the time of its manufacture due to improper treatment in

Q. Tenons-nous en à la pièce 3. Vous répondez que vous ne savez pas si celle-ci a été remboîtée auparavant?

R. Non.

Si l'on accepte, comme je l'ai fait, que l'opération de remboîtement du 13 octobre 1967 n'a pas causé la rupture de l'attache et qu'un nombre indéfini d'opérations antérieures de remboîtement n'est pas établi, la question se pose: qu'est-ce qui a alors causé la rupture? Même s'il n'est pas nécessaire d'examiner cette question pour résoudre la question de la responsabilité de Wire Rope, il faut y répondre pour examiner la position de Yorke vis-à-vis de B.C. Marine et Straits afin d'établir si Yorke a exercé la diligence raisonnable pour fournir un remorqueur en bon état de navigabilité conformément à son contrat de remorquage.

A mon avis, il faut nécessairement conclure que l'attache était défectueuse. La simple rupture en cours d'usage ne devrait pas établir nécessairement ce fait, mais il faut remarquer ici qu'une attache d'acier au manganèse en bon état est la partie la plus résistante d'un câble de ce genre et, par conséquent, ne devrait pas être la première partie à se rompre. On s'attend à ce que le câble lui-même, lorsque soumis à une tension trop forte, se rompe avant l'attache. Il se peut que dans le présent cas, l'attache ait été soumise à des tensions fortes et inhabituelles, mais elle s'est rompue avant le câble qui est resté intact. Cette rupture est la preuve tangible d'un défaut, surtout lorsque la preuve indique aussi que ce n'est pas l'attache elle-même qui s'est coincée au fond, mais une partie du câble près de l'attache.

Un examen du témoignage de M. McCulloch indique que l'attache était défectueuse à cause d'un chauffage et d'un refroidissement inadéquats au cours de sa fabrication. Ce témoignage a reçu l'appui du témoignage de M. Heslop qui a trouvé dans l'attache et décrit des défauts de coulage qui seraient également imputables à sa fabrication originale. M. Heslop a mentionné qu'à l'examen, l'attache montrait des signes d'usure considérable, mais il n'estime pas que cette usure soit un facteur déterminant de sa rupture. Je suis d'avis que cette attache s'est rompue en cours d'utilisation parce qu'elle était défectueuse depuis l'époque de sa

the manufacturing process. In this, I am accepting the evidence of Mr. McCulloch supported to some extent by Mr. Heslop. In my view, the fair conclusion on the evidence is that the most probable cause of porosity and embrittlement which caused the failure was improper heat treating in manufacture. The appeals of Wire Rope, therefore, must be allowed.

It now falls to consider the liability of Yorke in the main action brought by B.C. Marine and Straits. Yorke had entered into a contract of towing with Straits. This contract was evidenced in writing in the form of a letter from Yorke to Straits, which provided:

January 24th, 1968.

Mr. Nick Malysh,
Straits Towing Limited,
2215 Commissioner Street,
Vancouver 6, B.C.

Dear Nick:

Confirming our recent telephone conversation we are pleased to charter you our "Lorne Yorke" for barge towing under the following conditions:

1. The rate to be \$684.00 per day.
2. Your firm to supply, employ, and pay for the Mate on the vessel.
3. That Yorke be held harmless by Straits in connection with any claim or damage arising out of any advice or instructions received from your Mate.
4. The Standard Towing Conditions of the B.C. Tugboat Owners' Association to apply.
5. The Home Trade Class III certificate shall govern her area of charter.
6. Charges by crew personnel because of performing Duties other than an Officer or Unlicensed Personnel are for the account of Straits.
7. Navigation overtime is for the account of Yorke unless such amount is excessive and inevitable on the type of towing that is being performed.

fabrication à cause d'un traitement inadéquat au cours de sa fabrication. J'accepte donc le témoignage de M. McCulloch que M. Heslop appuie dans une certaine mesure. A mon avis, la conclusion qui s'impose de la preuve est que le traitement de chaleur inadéquat à l'usine est la cause la plus probable de la porosité et de la fragilité à l'origine de la rupture. Par conséquent, je suis d'avis d'accueillir les pourvois de Wire Rope.

Il convient maintenant d'examiner la responsabilité de Yorke dans l'action principale intentée par B.C. Marine et Straits. Yorke a conclu un contrat de touage avec Straits. Ce contrat a été reconnu par écrit dans une lettre de Yorke à Straits qui se lit comme suit:

[TRADUCTION]

Le 24 janvier 1968

M. Nick Malysh
Straits Towing Limited
2215, rue Commissioner
Vancouver 6 (C.-B.)

Cher Nick,

Conformément à notre récente conversation téléphonique, nous avons le plaisir de vous faire savoir que nous consentons à l'affrètement par vous de notre «Lorne Yorke» pour remorquer le chaland, et ce sous réserve des modalités suivantes:

1. Le taux journalier de location sera de \$684.00.
2. Votre compagnie fournira, engagera et rétribuera le second du navire.
3. Straits tiendra Yorke à couvert de toute responsabilité à l'égard de toute action ou de tout préjudice découlant des conseils et instructions reçus du second engagé par vous.
4. Les normes de remorquage de la «B.C. Towboat Owners' Association» (Association des propriétaires de remorquages de la Colombie-Britannique) s'appliqueront.
5. Le certificat de catégorie 3 du commerce intérieur régira le secteur d'affrètement.
6. Les frais d'équipage occasionnés par l'accomplissement des tâches, autres que ceux relatifs à un officier ou aux employés non brevetés, seront à la charge de Straits.
7. Le temps supplémentaire de navigation sera à la charge de Yorke, sauf si le montant en est excessif et cependant inévitable vu la sorte de remorquage à effectuer.

Yours very truly,
F. M. YORKE & SON LIMITED
"Walter Nezil"
Walter Nezil
Chief Despatcher

Sincèrement vôtre,
F. M. YORKE & SON LIMITED
(signé) Walter Nezil,
«Walter Nezil»
Répartiteur en chef

The standard towing conditions of the B.C. Tugboat Owners' Association made applicable to this contract by paragraph 4 of the contractual letter were contained in Exhibit 23, a rate book of the Association. For the purposes of this case the significant term is expressed in these words:

It is a term of all towing contracts, written or verbal, that (providing the tugboat owner uses due diligence to make and keep the tugboat seaworthy) the towboat owner, its servants or agents are not to be liable for loss or damage to the tow or its contents, howsoever caused.

Yorke will be liable then to B.C. Marine or Straits only if the *Lorne Yorke*, because of a failure by Yorke to exercise due diligence, was not seaworthy when it set out upon the voyage which led to the accident and if the loss was caused by the lack of seaworthiness.

This proposition was accepted by B.C. Marine and Straits as the following extract from their factum in this Court shows. Paragraph 1 on page 18 of the factum provides:

1. The Federal Court of Appeal and the learned Trial Judge did not err in finding that the Appellant F. M. Yorke & Son Limited was liable to the Respondent Straits Towing Ltd. for breach of its contract with the Respondent Straits, by failing to exercise due diligence to make and keep the tug "LORNE YORKE" seaworthy.

and on page 19, in paragraph 3, the following appears:

3. The liability of F. M. Yorke & Son Limited to Straits Towing Ltd. for breach of its contractual obligations with respect to the seaworthiness of the tug "LORNE YORKE" and its towing gear is for damages in the amount of the value of the lost barge "WESTPORT STRAITS", and any supposed ambiguity in the judgments below on this point should be resolved.

Les normes de remorquage de la B.C. Tugboat Owners' Association, que les parties ont convenu d'appliquer au contrat aux termes du paragraphe 4 de la lettre, se retrouvent à la pièce 23, un cahier des tarifs de l'Association. La clause qui s'applique en l'espèce se lit comme suit:

[TRADUCTION] Tous les contrats de remorquage qu'ils soient écrits ou verbaux, comporteront une clause exonératoire mettant le propriétaire du remorqueur, ses préposés ou représentants à couvert de toute responsabilité pour toute perte ou tout dommage relatifs au bâtiment remorqué et à sa cargaison, pourvu que le propriétaire du remorqueur exerce toute la diligence nécessaire pour mettre et maintenir ce dernier en état de navigabilité.

Yorke ne sera alors responsable envers B.C. Marine ou Straits que si le *Lorne Yorke*, faute par Yorke d'avoir exercé toute la diligence raisonnable, n'était pas en bon état de navigabilité lorsqu'il a entrepris le voyage qui a conduit à l'accident, et si la perte est imputable au mauvais état de navigabilité.

B.C. Marine et Straits ont admis cette proposition, comme l'indique l'extrait suivant de leur mémoire devant cette Cour. Le paragraphe 1 à la page 18 du mémoire se lit comme suit:

[TRADUCTION] 1. La Cour d'appel fédérale et le savant juge de première instance ont conclu à bon droit que l'appelante F.M. Yorke & Son Limited était responsable envers l'intimée Straits Towing Ltd. pour inexécution de son contrat avec l'intimée Straits, parce qu'elle n'a pas exercé toute la diligence raisonnable pour mettre et maintenir le remorqueur «LORNE YORKE» en bon état de navigabilité.

et en page 19, le paragraphe 3 se lit comme suit:

[TRADUCTION] 3. La responsabilité de F. M. Yorke & Son Limited à l'égard de Straits Towing Ltd. pour inexécution de ses obligations contractuelles relative-ment au bon état de navigabilité du remorqueur «LORNE YORKE» et de son équipement de remorquage s'étend aux dommages-intérêts d'un montant égal à la valeur du chaland perdu «WESTPORT STRAITS», et il y a lieu de dissiper toute ambiguïté possible dans les jugements des cours d'instance inférieure sur ce point.

It should also be noted that before this Court counsel for B.C. Marine and Straits disclaimed any assertion of negligence in seamanship and navigation and placed its whole case against Yorke on an alleged failure to use due diligence in providing a seaworthy tug.

The failure alleged against Yorke is that it suffered Wire Rope to mistreat the manganese steel socket in the resocketing procedure on October 13, 1967. This, it is said, weakened the socket and rendered the tug unseaworthy and finally caused the loss. The burden of proving due diligence rested upon Yorke. This burden could not be discharged by merely showing that it contracted out certain necessary work to an independent contractor, however reliable and skilled it may have been. Yorke, it was argued, instructed or permitted Wire Rope, on October 13, 1967 when the resocketing was done, to put back upon the towline a used socket. In doing so, it knew or ought to have known that the socket had been used and was worn, that it had been resocketed in the past, and that because of alleged repeated heating the socket had become, or might well have become, damaged. The exercise of due diligence would have required more in this matter, including the use of a new socket which, according to the evidence, would have cost sixteen dollars.

As I have already indicated, the case against Wire Rope has failed, Yorke not having shown that Wire Rope rendered the socket defective in the resocketing operation. This fact, however, is not decisive in favour of Yorke in its defence against the claims of B.C. Marine and Straits. Against Wire Rope, Yorke bore the burden of proving negligence. This it failed to do. As against B.C. Marine and Straits, however, it must show due diligence in making the tugboat seaworthy and the fact that Wire Rope has been exonerated does not by itself relieve Yorke, for the evidence shows that whatever may have been the cause the socket was defective and, in the circumstances of this case, its use rendered the *Lorne Yorke* unseaworthy.

Il faut souligner en outre que devant cette Cour, l'avocat de B.C. Marine et Straits s'est désisté des allégations de négligence dans la manœuvre et la navigation pour ne plus invoquer contre Yorke que l'omission d'exercer toute la diligence raisonnable pour fournir un remorqueur en bon état de navigabilité.

La négligence invoquée contre Yorke est d'avoir permis que Wire Rope endommage l'attache d'acier au manganèse au cours de l'opération de remboîtement le 13 octobre 1967. On dit que cela a affaibli l'attache, a rendu le remorqueur en mauvais état de navigabilité et, finalement, a causé la perte. Yorke a le fardeau d'établir qu'elle a exercé diligence raisonnable. Elle ne peut se dégager de ce fardeau simplement en démontrant qu'elle a confié l'exécution de certains travaux nécessaires à un entrepreneur indépendant, si digne de confiance et si habile soit-il. On plaide que Yorke a ordonné à Wire Rope ou lui a permis, lorsque le remboîtement a été fait le 13 octobre 1967, de remettre une attache usagée sur le câble. Ce faisant, elle savait ou aurait dû savoir que l'attache avait déjà servi et qu'elle était usée, qu'elle avait été remboîtée auparavant et que, du fait de présumés chauffages répétés, l'attache était endommagée ou pouvait bien l'être. L'exercice d'une diligence raisonnable exigeait de faire plus à cet égard, y compris l'utilisation d'une nouvelle attache qui, suivant la preuve, aurait coûté seize dollars.

Comme je l'ai déjà indiqué, l'action contre Wire Rope est rejetée, puisque Yorke n'a pas établi que Wire Rope a rendu l'attache défectueuse au cours de l'opération de remboîtement. Ce fait, cependant, ne permet pas d'accueillir la défense de Yorke contre les réclamations de B. C. Marine et Straits. Contre Wire Rope, Yorke avait le fardeau d'établir la négligence. Elle n'a pas réussi à le faire. Contre B. C. Marine et Straits, cependant, elle doit établir qu'elle a exercé une diligence raisonnable pour fournir un remorqueur en bon état de navigabilité, et, en soi, le fait que Wire Rope ait été exonérée ne dégage pas Yorke, puisque la preuve indique que, quelle qu'en ait été la cause, l'attache était défectueuse et, dans les circonstances de l'espèce, son utilisation a fait que le *Lorne Yorke* n'était pas en bon état de navigabilité.

The *Carriage of Goods by Water Act*, R.S.C. 1970, c. C-15, and the *Hague Rules* do not apply to this case. However, the principles enunciated in the many cases decided under the Act and the Rules dealing with the obligation of a shipowner to exercise due diligence to make his vessel seaworthy and the consequences of a failure to do so are clearly applicable to the case at bar because of the contractual provision referred to above. The similarity in the obligations assumed by Yorke and those set out in the *Carriage of Goods by Water Act* and the *Hague Rules* may be shown by a reference to Article III of the Schedule to the Act, which is virtually identical to the provisions of the *Hague Rules*:

Article III

Responsibilities and Liabilities

1. The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to,
 - (a) make the ship seaworthy;

Generally, the obligation of a tugboat owner upon entering into a contract of towage is expressed in Halsbury's *Laws of England*, 3rd ed., vol. 35, at p. 589, para. 869:

In an ordinary contract of towage the owner of the tug contracts that the tug shall be efficient for the purpose for which she is employed, and that her crew, tackle and equipment shall be equal to the work to be accomplished, in the weather and under the circumstances reasonably to be expected. There is a warranty implied in such a contract that at the outset the crew, tackle and equipment are equal to the work to be accomplished in circumstances reasonably to be expected, and there is an implied obligation that thereafter competence skill and best endeavours shall be used in doing the work.

In the case at bar, however, the inclusion in the towage contract of the provisions excerpted above replaced any implied warranty in this respect and protects Yorke from failures in this regard and from liability for damage, however caused, where

La *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970, chap. C-15, et les *Règles de La Haye* ne s'appliquent pas en l'espèce. Cependant, les principes énoncés dans les nombreuses décisions rendues en vertu de la Loi et des Règles traitent de l'obligation du propriétaire d'un navire d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité et des conséquences de son omission de le faire, s'appliquent clairement à l'espèce étant donné les dispositions contractuelles mentionnées ci-dessus. On peut montrer la similitude des obligations que Yorke a assumées avec celles prévues à la *Loi sur le transport des marchandises par eau* et aux *Règles de La Haye* en se référant à l'Article III de l'Annexe à la Loi, qui est pratiquement identique aux dispositions des *Règles de La Haye*:

Article III

Responsabilités et obligations

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:
 - a) mettre le navire en état de navigabilité;

Généralement, l'obligation du propriétaire d'un remorqueur qui conclut un contrat de touage est énoncée comme suit à l'ouvrage de Halsbury, *Laws of England*, 3^e éd., t. 35, à la p. 589, par. 869:

[TRADUCTION] Dans un contrat ordinaire de touage, le propriétaire du remorqueur s'engage à ce que le remorqueur soit capable d'accomplir la tâche pour laquelle il est affrété, et que son équipage et son équipement soient à la hauteur de la tâche à accomplir, dans les conditions atmosphériques et les circonstances qu'on peut raisonnablement prévoir. Ce contrat comporte une garantie implicite qu'au départ, l'équipage et l'équipement sont à la hauteur de la tâche à exécuter dans les circonstances raisonnablement prévisibles; il comporte en outre l'obligation implicite que par la suite, la compétence, l'adresse et les meilleurs efforts seront utilisés pour accomplir cette tâche.

En l'espèce, cependant, l'inclusion, dans le contrat de touage, des dispositions précitées a remplacé toute garantie implicite sur ce point et protège Yorke des manquements à cet égard et de la responsabilité des dommages, quelle qu'en soit la

it can show that it has exercised due diligence to make the tugboat seaworthy.

The concepts of due diligence and seaworthiness have been discussed in many cases. The leading case on the subject in this Court is *Charles Goodfellow Lumber Sales Limited v. Borromée Verreault, Captain Fernand Hovington and Verreault Navigation Inc.*⁷ While this was a case in which the *Carriage of Goods by Water Act* applied, the reasoning employed by Ritchie J., who wrote the judgment of the Court, is applicable to the construction of the contractual provision in issue here. At pp. 535-6, he said:

In this regard the first question to be determined is whether or not the evidence discloses that the *Claudette V* was unseaworthy.

The test of seaworthiness most frequently adopted is to be found in the judgment of Lord Herschell in *Gilroy Sons & Co. v. Price & Co.*, where he said:

That the ship should be in a condition to encounter whatever perils of the sea a ship of that kind, and laden in that way, may be fairly expected to encounter in crossing the Atlantic, or in performing whatever is the voyage to be performed.

He found the ship in that case was unseaworthy and then went on to consider, at pp. 540-1, the question of due diligence. He said:

Where the ship is found to have been unseaworthy the ship owner is seized with the burden of proving that he exercised due diligence to make her so, if he is to escape liability. When the *Maxine Footwear* case, *supra*, was heard in this Court, a dissenting judgment was delivered by Mr. Justice Cartwright (as he then was). The dissenting reasons for judgment were affirmed in the Privy Council and in the course of them Mr. Justice Cartwright adopted the following definition of the due diligence required by art. III, Rule 1:

'Due diligence' seems to be equivalent to reasonable diligence, having regard to the circumstances known, or fairly to be expected, and to the nature of the voyage, and the cargo to be carried. It will suffice to satisfy the condition if such diligence has been exercised down to the sailing from the loading port. But

cause, si elle peut établir qu'elle a exercé la diligence raisonnable pour mettre le remorqueur en état de navigabilité.

Les concepts de la diligence raisonnable et du bon état de navigabilité ont été analysés dans plusieurs décisions. Le principal arrêt de cette Cour à ce sujet est *Charles Goodfellow Lumber Sales Limited c. Borromée Verreault, Capitaine Fernand Hovington et Verreault Navigation Inc.*⁷ Même si la *Loi sur le transport des marchandises par eau* s'appliquait dans cette affaire, les motifs du juge Ritchie, qui a rendu l'arrêt de la Cour, s'appliquent à l'interprétation de la disposition contractuelle à l'étude en l'espèce. Il affirme, aux pp. 535 et 536:

Sur ce point, il faut d'abord déterminer si oui ou non la preuve révèle que le *Claudette V* n'était pas en bon état de navigabilité.

Le critère de la navigabilité le plus fréquemment adopté est énoncé par Lord Herschell dans le jugement qu'il a rendu dans *Gilroy Sons & Co. v. Price & Co.*, où il dit:

[TRADUCTION] Il faut que le navire soit en état d'affronter tous les périls de la mer qu'un navire de ce genre, ainsi chargé, peut raisonnablement être susceptible de rencontrer en traversant l'Atlantique ou en effectuant tout autre voyage.

Il a conclu que le navire en l'espèce n'était pas en bon état de navigabilité et il a ensuite examiné la question de la diligence raisonnable. Aux pp. 540 et 541, il affirme:

Si l'on conclut que le navire n'était pas en bon état de navigabilité, il incombe au propriétaire du navire de prouver qu'il a exercé une diligence raisonnable à cet égard s'il veut se libérer. Quand cette Cour a entendu l'affaire *Maxime Footwear* [*sic*] (précitée), M. le Juge Cartwright (alors juge puîné) a prononcé un jugement dissident. Dans ses motifs, que le Conseil privé a confirmés, M. le Juge Cartwright a adopté la définition suivante de la diligence raisonnable requise par la règle 1 de l'art. III:

[TRADUCTION] La «diligence raisonnable» semble être l'équivalent d'une diligence normale, compte tenu des circonstances connues ou raisonnablement prévisibles, de la nature du voyage et de la cargaison. Il suffit que cette diligence ait été exercée jusqu'au départ du port de chargement. Toutefois, l'état du navire à ce

⁷ [1971] S.C.R. 522.

⁷ [1971] R.C.S. 522.

the fitness of the ship at that time must be considered with reference to the cargo, and to the intended course of the voyage, and the burden is upon the shipowner to establish that there has been diligence to make her fit.

It is not enough to satisfy the condition that the shipowner has been personally diligent, as by employing competent men to do the work. The condition requires that diligence to make her fit shall, in fact, have been exercised, by the shipowner himself, or by those whom he employs for the purpose. The shipowner 'is responsible for any shortcoming of his agents or subordinates in making the steamer seaworthy at commencement of the voyage for the transportation of the particular cargo.' (*Per* Brown Dist. J. in *The Frey* (1899), 92 F. 667).

'The obligation to make a ship seaworthy is personal to the owners, whether or not they entrust the performance of that obligation to experts, servants or agents.' (*Per* Lord Wright in *Northumbrian Shipping Company Limited v. E. Timm and Son, Limited*, [1939] A.C. 397 at 403, [1939] 2 All E.R. 648). If such experts, servants or agents fail to exercise due diligence to make her seaworthy the owners are liable under Art. III, r. 1 of the Rules.

The burden of proving the exercise of due diligence which is placed upon the carrier under the provisions of art. IV(1) can only be discharged by affirmative proof that due diligence was exercised to make the ship seaworthy.

The *Goodfellow* case and the authorities cited in it conveniently state the law upon this question and, in addition, several other cases of high authority have declared and illustrated the principles involved. They include *Maxine Footwear Company Ltd. et al. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd.*⁸, in which see particularly dissenting reasons of Cartwright J. later affirmed in the Privy Council; *Western Canada Steamship Company Limited v. Canadian Commercial Corporation and Others*⁹; *Riverstone Meat Co. Pty. Ltd. v. Lancashire Shipping Co. Ltd.*, ("Muncaster

moment-là doit être considéré en fonction de la cargaison et de l'itinéraire du voyage projeté et il incombe au propriétaire du navire de montrer qu'il a exercé une diligence raisonnable pour mettre son bâtiment en bon état.

Il ne suffit pas que le propriétaire du navire ait été personnellement diligent, par exemple en engageant des hommes compétents pour faire le travail. Il faut que la diligence pour mettre le navire en bon état ait été exercée, en fait, par le propriétaire du navire lui-même ou par ceux qu'il a engagés à cette fin. Le propriétaire du navire est «responsable de tout manquement de la part de ses agents ou subalternes dans la mise en état de navigabilité du navire au commencement du voyage pour le transport de la cargaison particulière». (Le Juge de district Brown dans *The Frey* (1899), 92 F. 667).

«L'obligation de mettre le navire en bon état de navigabilité revient personnellement aux propriétaires, qu'ils en confient ou non l'exécution à des experts, des employés ou des agents.» (Lord Wright dans *Northumbrian Shipping Company Limited v. E. Timm and Son, Limited*, [1939] A.C. 397, à la page 403, [1939] 2 All E.R. 648). Si ces experts, employés ou agents n'exercent pas une diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité, les propriétaires sont responsables aux termes de la règle 1 de l'Article III des Règles.

Le voiturier à qui incombe le fardeau de prouver l'exercice d'une diligence raisonnable, en vertu des dispositions de l'art. IV(1), ne peut s'acquitter de cette obligation qu'en prouvant affirmativement qu'une diligence raisonnable a été exercée pour mettre le navire en bon état de navigabilité.

L'arrêt *Goodfellow* et les décisions qui y sont citées énoncent de façon commode le droit applicable à cette question et, en outre, plusieurs autres arrêts de grande portée ont dégagé et illustré les principes en jeu. Parmi ceux-ci, l'arrêt *Maxine Footwear Company Ltd. et autre c. Canadian Government Merchant Marine Ltd.*⁸, dont en particulier les motifs dissidents du juge Cartwright que le Conseil privé a confirmés par la suite; *Western Canada Steamship Company Limited c. Canadian Commercial Corporation et autres*⁹, *Riverstone Meat Co. Pty. Ltd. v. Lancashire Ship-*

⁸ [1957] S.C.R. 801.

⁹ [1960] S.C.R. 632.

⁸ [1957] R.C.S. 801.

⁹ [1960] R.C.S. 632.

Castle)¹⁰; *Toronto Elevators Limited v. Colonial Steamship Limited*¹¹; *Robin Hood Flour Mills Limited v. N.M. Paterson & Sons Limited*¹².

The rules which may be derived from these and other cases dealing with this point may be summarized in this manner in so far as they relate to the case at bar. Yorke, as the tugboat owner, was bound both at common law and by the terms of the contract to put the tugboat in seaworthy condition at the commencement of the voyage. In the event of damage being caused to the tow or its contents during the voyage by reason of the unseaworthiness of the tug, Yorke could escape liability only by proving that it had exercised due diligence to make the tug seaworthy. In the facts of this case the exercise of due diligence could not be proved by reference to the fact that Yorke had contracted out work, in connection with the towing line which failed, to a reputable and experienced contractor. The burden upon Yorke in the case at bar would extend to showing in the facts of this case that the failure of the socket was caused by a latent defect, that is a defect which would not be discernible upon reasonable examination.

As Ritchie J. said in the first passage from the *Goodfellow* case quoted above, the first question to be resolved is whether on the occasion in question the *Lorne Yorke* was unseaworthy. Was she in a condition to encounter whatever perils of the sea a tugboat with a tow such as she had could be fairly expected to encounter in the voyage that she had embarked upon? It would appear from the totality of the evidence that on the disastrous voyage the *Lorne Yorke* did not encounter in the waters on the outer coast of Vancouver Island any perils or hazards which were beyond normal and reasonable expectation. Bad weather is common, particularly at that time of the year, and the weather on the occasion of the accident, while bad, was not abnormally so and evidence was given of safe passages

*ping Co. Ltd., («Muncaster Castle»)*¹⁰; *Toronto Elevators Limited c. Colonial Steamship Limited*¹¹; *Robin Hood Flour Mills Limited c. N.M. Paterson & Sons Limited*¹².

Les règles qui émanent de ces arrêts et d'autres arrêts portant sur ce point peuvent se résumer de la façon suivante en autant qu'ils se rapportent à cette affaire. Yorke, à titre de propriétaire du remorqueur, était tenue, tant en vertu de la *common law* qu'en vertu des termes du contrat, de mettre le remorqueur en bon état de navigabilité au début du voyage. Dans le cas où des dommages sont causés à la remorque ou à son contenu au cours du voyage du fait du mauvais état de navigabilité du remorqueur, Yorke ne peut dégager sa responsabilité qu'en établissant qu'elle a exercé une diligence raisonnable pour mettre le remorqueur en bon état de navigabilité. En l'espèce, l'exercice de la diligence raisonnable ne peut être établi par mention du fait que Yorke a confié par contrat l'exécution de travaux, relativement au câble de remorquage qui s'est rompu, à un entrepreneur réputé et expérimenté. En l'espèce, Yorke a le fardeau d'établir en fait que la rupture de l'attache est imputable à un défaut caché, c'est-à-dire un défaut qu'on ne peut discerner lors d'un examen attentif.

Comme le juge Ritchie le dit dans le premier passage de l'arrêt *Goodfellow*, précité, la première question à résoudre est de savoir si, dans les circonstances, le *Lorne Yorke* était en mauvais état de navigabilité. Était-il en état d'affronter tous les périls de la mer qu'un remorqueur avec une remorque de ce genre peut raisonnablement être susceptible de rencontrer au cours du voyage qu'il avait entrepris? Il ressort de l'ensemble de la preuve qu'au cours de ce voyage désastreux, le *Lorne Yorke* n'a pas rencontré dans les eaux de la côte extérieure de l'île Vancouver de périls ou de risques plus grands que ceux auxquels il pouvait raisonnablement s'attendre. Le mauvais temps est normal, particulièrement à cette époque de l'année, et le temps au moment de l'accident, bien que

¹⁰ [1961] A.C. 807.

¹¹ [1950] Ex. C.R. 371.

¹² [1967] 1 Ex. C.R. 431, aff'd [1968] 1 Ex. C.R. 175.

¹⁰ [1961] A.C. 807.

¹¹ [1950] R.C. de l'É. 371.

¹² [1967] 1 R.C. de l'É. 431, confirmé à [1968] 1 R.C. de l'É. 175.

being made without loss in like conditions through the entrance to Kyuquot Channel. The dragging of towlines, intentional or accidental, is not a rare occurrence in these waters and the snagging of towlines on obstructions on the bottom is a hazard which must be expected and encountered in Kyuquot Channel. Despite these facts the socket failed, and as a direct consequence the *Westport Straits* was lost. There was evidence that in such a situation the socket would be subjected to a variety of stresses and strains but no evidence as to their actual nature, force, or effect. There was no evidence of the maximum strain which the socket could have resisted, or should have been capable of resisting, save for the unquestioned evidence that the normal expectation when a towline is put under excessive strain is that the line itself will fail before the socket. In this case then the failure of the socket while the line remained intact would lead to the conclusion that the socket was the weaker part of the gear, rather than the stronger as it ought to have been. There was evidence that the tugboat master in his efforts to free the line imposed the strain of full power on the line, and evidence that could be said to provide some suggestion of negligence in the manner of entry by the tug into the mouth of the channel. This evidence however, in my view, could not indicate that faulty navigation or seamanship was causative of the loss. It is impossible for us to speculate as to what might have occurred if the socket had not failed and the line had been freed. What did occur was the failure of the socket when it ought to have withstood the strain, as did the other parts of the cable, enabling the cable to be freed and the voyage continued. In my view, the failure of the socket in these circumstances was due to a fault or defect. This accords with the finding, both in the Trial Court and the Court of Appeal, and leads to the conclusion that the towing gear, and hence the tugboat, at the commencement of the voyage were not seaworthy. I part company with the judges at trial and appeal only as to the cause of the defect.

mauvais, n'était pas anormal et on a fourni la preuve de traversées réussies dans la passe Kyuquot dans des conditions semblables. Les câbles de remorquage qui traînent, intentionnellement ou par accident, ne sont pas rares dans ces eaux, et le fait que des câbles s'accrochent à des obstacles au fond de la mer est un risque qu'on doit s'attendre à rencontrer dans la passe Kyuquot. En dépit de ces faits, l'attache s'est rompue, ce qui a eu comme conséquence directe la perte du *Westport Straits*. Il a été établi que dans une telle situation, l'attache est soumise à diverses contraintes et tensions, mais on n'a pas établi la nature, la force ou l'effet réel de ces contraintes et tensions. On n'a pas établi la tension maximale que l'attache pouvait supporter, ou qu'elle aurait dû supporter, si ce n'est qu'on a fait la preuve non contestée que, lorsque le câble de remorquage est soumis à une tension excessive, on s'attend normalement à ce que le câble lui-même se rompe avant l'attache. En l'espèce, la rupture de l'attache alors que le câble est resté intact amène à conclure que l'attache était la partie la plus faible de l'équipement, et non la plus forte comme elle aurait dû l'être. La preuve a été faite que le commandant du remorqueur, en s'efforçant de libérer le câble, lui a imposé toute la puissance du navire, et on a fourni des preuves visant à laisser croire à la négligence dans la façon d'engager le remorqueur dans l'entrée de la passe. A mon avis, cependant, la preuve n'indique pas que des fautes de navigation ou de manœuvre soient à l'origine de la perte. Il ne nous est pas possible d'élaborer des théories sur ce qui aurait pu se produire si l'attache ne s'était pas rompue et si le câble avait été dégagé. Ce qui s'est effectivement produit, c'est que l'attache s'est rompue alors qu'elle aurait dû soutenir la tension, comme l'ont fait les autres parties du câble, permettant au câble de se dégager et au voyage de se poursuivre. A mon avis, la rupture de l'attache dans ces circonstances est imputable à une faute ou un défaut. Cette conclusion concorde avec celle du tribunal de première instance et de la Cour d'appel et mène à la conclusion que l'équipement de remorquage, et par conséquent le remorqueur, n'étaient pas en bon état de navigabilité au début du voyage. Je ne diffère d'opinion avec les juges de première instance et d'appel que sur la cause du défaut.

It follows from the foregoing that Yorke, as owner of the tug, would be liable for the damage suffered by the owners of the *Westport Straits* unless it is shown, the burden of proof being upon Yorke, that it exercised due diligence to make the *Lorne Yorke* seaworthy at the commencement of the voyage. The question then is—can it be shown that the exercise of due diligence would not have revealed the defect in the socket which caused the loss?

It was clear from the evidence of the experts that the defect, however caused, was not apparent on ordinary visual examination. To discover the defect the expert witnesses required complicated testing and photographic procedures beyond the capacity of those ordinarily concerned with the use of such equipment. By the standard of even careful visual examination then the defect was latent. While as a general rule it may be said that a latent defect is one not ascertainable on adequate examination, it is not in every case that a defect, which is not apparent, will be considered latent. Cases differ and there may be circumstances from time to time which would dictate more than mere superficial investigation before one would be enabled to set up the plea of latent defect. Such a case was *Scottish Metropolitan Assurance Company, Limited v. Canada Steamship Lines, Limited*¹³, where Anglin C.J.C., speaking for the majority of the Court, dealt with a case where a threaded iron bolt which had been in a bent condition, to the knowledge of the shipowner's servants and employees for several months, broke and caused damage. He said, at pp. 277-8:

There is a mass of testimony not, it is true, contradicted, but in our view of great weight and cogency, that the presence of the bend or curve in the bolt afforded a distinct and obvious warning of its weakened condition, which should not have been neglected. We, therefore, find it impossible to assent to the conclusion that the defendant's employees "exercised due diligence" to make the *Hamilton* seaworthy. Either their inspection of the steering gear was of such a casual and perfunctory character that they failed to discover the bend or curve, or, having noticed it, they failed to

Il résulte de ce qui précède que Yorke, à titre de propriétaire du remorqueur, est responsable des dommages subis par les propriétaires du *Westport Straits* à moins qu'il soit établi, et c'est à Yorke que ce fardeau incombe, qu'elle a exercé la diligence raisonnable pour mettre le *Lorne Yorke* en bon état de navigabilité au début du voyage. La question est donc: peut-il être établi que l'exercice de la diligence raisonnable n'ait pu mettre à jour le défaut dans l'attache qui a causé la perte?

Les témoignages des experts montrent clairement que le défaut, quelle qu'en soit la cause, n'était pas apparent à l'examen visuel normal. Afin de trouver le défaut, les témoins experts ont eu recours à des essais compliqués et à des procédés photographiques auxquels n'ont pas accès les personnes qui utilisent habituellement cet équipement. Suivant les normes d'examen visuels même attentifs, le défaut était alors caché. Même si, en général, on peut dire qu'un défaut caché est un défaut qu'on ne peut constater lors d'un examen approprié, ce n'est pas dans tous les cas qu'un défaut qui n'est pas apparent sera considéré comme caché. Chaque cas est un cas d'espèce, et il peut se trouver à l'occasion des circonstances qui exigent plus qu'un simple examen superficiel pour permettre d'invoquer le plaidoyer de défaut caché. C'était le cas dans *Scottish Metropolitan Assurance Company, Limited c. Canada Steamship Lines, Limited*¹³, où le juge en chef Anglin, s'exprimant pour la majorité de la Cour, a examiné une affaire dans laquelle un boulon fileté en fer, qui était gauchi depuis plusieurs mois à la connaissance des préposés et des employés du propriétaire du navire, s'est cassé et a occasionné des dommages. Il dit, aux pp. 277 et 278:

[TRADUCTION] Un grand nombre de témoignages, contredits il est vrai, mais à notre avis d'une grande portée et bien fondés, portent que la présence de l'arc ou de la courbe dans le boulon était un avertissement distinct et évident de sa faiblesse qui n'aurait pas dû être négligé. Par conséquent, nous estimons impossible d'acquiescer à la conclusion que les employés de la défenderesse «ont exercé une diligence raisonnable» pour mettre le *Hamilton* en bon état de navigabilité. Ou bien leur inspection de l'appareil à gouverner était si négligente et superficielle qu'ils n'ont pas décelé l'arc ou la courbe, ou

¹³ [1930] S.C.R. 262.

¹³ [1930] R.C.S. 262.

discharge the plain duty of either replacing the defective bolt or of making it fit for use, if that were possible. That the bolt broke is only what must sooner or later have occurred, and what should have been expected. The power of resistance of the metal having been much reduced was eventually overcome, it may be by having some slight additional stress or strain put upon it. To speak of such a defect as "latent" seems to involve a misuse of that term. We do not find it necessary for the present further to define "latent defect". "Not discernible by adequate inspection" seems not an inapt paraphrase.

In somewhat similar vein are the words of Atkin L.J. in *The "Dimitrios N. Rallias"*¹⁴ at pp. 366-7 where excessive rusting had cracked rivets in a ship's hull thereby admitting water which damaged a cargo:

Under these circumstances it appears to me perfectly impossible to say that the defect was a latent defect. The Judge has so found; and it is necessary to inquire shortly what is the meaning of a latent defect. I suppose normally speaking it means some defect that lies hid as opposed to a defect that lies open. But it is suggested that it is not every defect that cannot be perceived by touch or sight or hearing exercised with the most minute examination or observation that is latent; and I can believe that when the word is used with reference to defects in a ship's hull and machinery it may not be capable of the very extreme meaning that they cannot be perceived by the most accurate and refined perception. It was suggested to us that the definition contained in a work of authority, Carver, gathered from American decisions, is a better statement of what is meant by latent defect. That definition is:—

A defect which could not be discovered by a person of competent skill and using ordinary care.

In this case I do not think it necessary to say whether that is the true and precise definition of latent defect which would meet every case. But I am prepared to say this, that a defect which does not comply at any rate with these words could not be a latent defect; and I think it is important in bearing in mind the effect of these words, to remember that the phrase is, "which could not be discovered," not which would not be discovered or which might not be discovered. If these words were used it would appear that there would be no difference between the test of what was a latent defect

bien l'ayant décelé, ils ont omis de s'acquitter du simple devoir de remplacer le boulon défectueux ou de le réparer, si cela était possible. La rupture du boulon devait se produire tôt ou tard, et il fallait s'y attendre. La force de résistance du métal étant diminuée de beaucoup, il a fini par céder, peut-être une tension un peu plus forte. Dire qu'un tel défaut est «caché» laisse croire à un mauvais emploi de ce terme. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de définir le «défaut caché». «Qu'on ne peut discerner lors d'une inspection appropriée» ne semble pas une paraphrase inappropriée.

Dans une veine un peu semblable, le lord juge Atkin affirme dans *The "Dimitrios N. Rallias"*¹⁴ aux pp. 366 et 367, une affaire dans laquelle la rouille excessive avait fait sauter les rivets de la coque d'un navire, laissant ainsi pénétrer l'eau qui a endommagé une cargaison:

[TRADUCTION] Dans les circonstances, il m'apparaît absolument impossible de dire que le défaut était un défaut caché. Le juge en a décidé ainsi; et il faut chercher brièvement le sens de défaut caché. Je suppose qu'en général, il s'agit d'un défaut qui se trouve caché, par opposition à un défaut apparent. Mais il faut entendre que ce n'est pas chaque défaut imperceptible par les sens de la vue, du toucher ou de l'ouïe appliqués à l'examen ou à l'observation le plus minutieux qui est caché; et je peux croire que, lorsque ce mot est employé par rapport aux défauts de la coque ou des appareils d'un navire, on ne peut en pousser le sens à l'extrême et dire qu'il s'agit de défauts imperceptibles à l'examen le plus attentif et le plus raffiné. On nous a proposé que la définition que donne un ouvrage qui fait autorité, Carver, tiré de décisions américaines, est un meilleur énoncé de ce qu'on entend par défaut caché. Cette définition est la suivante:

Un défaut que ne pourrait découvrir une personne experte utilisant des précautions normales.

En l'espèce, je n'estime pas nécessaire de dire si c'est là la définition exacte et précise du défaut caché qui s'appliquerait à chaque cas. Mais je suis prêt à dire qu'un défaut qui ne répond en aucune façon à ces mots ne peut être un défaut caché; et j'estime important, en retenant la portée de ces mots, de se rappeler que la formule dit «que ne pourrait découvrir», et non pas qui ne serait pas découvert ni qui pourrait ne pas être découvert. Si on avait employé ces mots, il apparaîtrait qu'il n'y a pas de différence entre le critère de ce qui est un défaut caché et le critère applicable pour savoir si les

¹⁴ (1922), 13 Ll. L. R. 363.

¹⁴ (1922), 13 Ll. L. R. 363.

and the test of whether the persons responsible had been negligent or not; and I am quite clear that negligence is not a test of latency.

In this case it is impossible to say this defect could not have been discovered by persons of ordinary skill. One has only to visualise what is meant by a degree of rust of 5-16 in. existing by the side of the opening between the flange of the frame and the side plate, an interstice into which a man could place his finger, to make it impossible to suggest that this defect was a latent defect. It seems to me to have been a latent defect to anyone looking out for rust.

In the case at bar, at least to a stranger, the defect causing the failure was clearly 'latent'. It is argued, however, that Yorke was not a stranger in these matters. Yorke was a company which used sockets regularly and according to the evidence knew, or ought to have known, through their marine superintendent, Yahemech, his predecessor, and from literature in their possession, that there was a potential for danger in the resocketing of manganese steel sockets. Further, it was said, that a failure to heed that danger by continuing the re-use of sockets was not consistent with the exercise of due diligence, and the knowledge so possessed by Yorke should have served to warn that the practice of resocketing used sockets ought to have been abandoned. Yahemech admitted that he did not know if the socket was new or used when put on the cable on September 20, 1966. Can it be said that, armed with knowledge of the potential dangers involved in resocketing manganese steel sockets, such apparent indifference, both in selecting a socket and keeping records regarding its use, amounted to the exercise of due diligence? Can it be said that this defect was latent, or is this a case where the knowledge attributable to Yorke of the properties of manganese steel played the role of the 'bent bolt' in the *Scottish Metropolitan Assurance Company* case, or the role of the 'deposits of rust' in the case of *The "Dimitrios N. Rallias"*, indicating a problem and robbing the defect of its latent character?

In my opinion, after considering all the evidence I conclude that the claim by Yorke that the defect was latent is well-founded. There was evidence that manganese steel sockets could be safely

personnes responsables ont été négligentes; et je suis certain que la négligence n'est pas un critère pour établir qu'un défaut est caché.

En l'espèce, il n'est pas possible d'affirmer que ce défaut n'aurait pu être découvert par des personnes compétentes. Il suffit de se faire une image de ce que signifie un degré de corrosion de 5/16 de pouce près de l'ouverture entre la membrure du couple et la plaque de bord, un interstice dans lequel un homme peut mettre son doigt, pour qu'il soit impossible de dire que ce défaut est un défaut caché. Ça me semble un défaut caché pour quiconque cherche la corrosion.

En l'espèce, au moins pour un profane, le défaut qui a engendré la rupture était de toute évidence «caché». On allègue cependant que Yorke n'était pas un profane sur cette question. Yorke est une société qui utilisait des attaches régulièrement et, suivant la preuve, elle savait ou aurait dû savoir par son capitaine d'armement, Yahemech, son prédécesseur et par la documentation en sa possession qu'il y avait un danger possible à remboîter des attaches d'acier au manganèse. On allègue en outre qu'une omission de prendre garde au danger de poursuivre la réutilisation des attaches n'était pas compatible avec l'exercice de la diligence raisonnable, et que la connaissance qu'en avait Yorke aurait dû l'inciter à cesser la pratique de remboîter les attaches usagées. Yahemech a admis qu'il ne savait pas si l'attache était neuve ou usagée lorsqu'elle a été emboîtée au câble le 20 septembre 1966. Peut-on dire que, connaissant le danger possible qu'il y avait à remboîter les attaches d'acier au manganèse, une indifférence aussi évidente dans le choix d'une attache et la tenue de dossiers relatifs à son utilisation équivalait à exercer une diligence raisonnable? Peut-on dire que ce défaut était caché, ou est-ce un cas où la connaissance, de la part de Yorke, des propriétés de l'acier au manganèse a joué le rôle du «boulon gauchi» dans l'affaire *Scottish Metropolitan Assurance Company*, ou le rôle du «dépôt de corrosion» dans l'affaire *The "Dimitrios N. Rallias"*, indiquant un problème et enlevant au défaut son caractère caché?

A mon avis, après avoir examiné toute la preuve, j'en viens à la conclusion que Yorke invoque avec raison que le défaut est un défaut caché. La preuve révèle que les attaches d'acier au manganèse peu-

resocketed and the practice of the re-use of sockets after resocketing had been followed regularly by Yorke and other towing companies with no apparent ill effects. Furthermore, the weight of the evidence, as I have indicated, is that the failure did not occur because of any recent resocketing, but as a result of a defect existing in the socket from its manufacture, and there is no affirmative evidence to indicate that anything Yorke did or authorized in connection with the socket and its resocketing operation caused or contributed to that defect. In my view, bearing in mind the words of Anglin, C.J.C. and Atkin L.J. quoted above and approaching the question with the considerations they expressed in mind, the defect was a latent defect and no amount of diligence on the part of Yorke could have detected it. The evidence demonstrates, in my view, that the failure and the resulting loss of the *Westport Straits* were not caused by any failure on the part of Yorke to exercise due diligence in furnishing the tug in a seaworthy condition.

In the final result I would order that the appeals of Wire Rope against the judgments in favour of B.C. Marine, Straits, and Yorke be allowed, and that part of the judgment at trial dismissing the actions against Wire Rope be restored with costs throughout; that the cross-appeal by Yorke be allowed; and the action by B.C. Marine and Straits against Yorke be dismissed with costs throughout; and that the cross-appeal of B.C. Marine and Straits be dismissed with costs.

Appeals by Wire Rope against judgments in favour of B.C. Marine, Straits, and Yorke allowed, and that part of the judgments at trial dismissing the actions against Wire Rope restored, with costs; cross-appeal by Yorke allowed; the action by B.C. Marine and Straits against Yorke dismissed with costs; and the cross-appeal of B.C. Marine and Straits dismissed with costs.

Solicitors for the (third party) appellant: Bull, Housser & Tupper, Vancouver.

Solicitors for the (plaintiffs) respondents: Owen, Bird, Vancouver.

Solicitors for the (defendant) respondent: MacRae, Montgomery, Spring & Cunningham, Vancouver.

vent être remboîtées sans risque, et Yorke et d'autres entreprises de remorquage ont suivi régulièrement la pratique de réutiliser des attaches remboîtées sans mauvais résultats apparents. En outre, comme je l'ai mentionné, la preuve indique que la rupture ne s'est pas produite du fait d'une opération de remboîtement récente, mais qu'elle résulte d'un défaut inhérent à l'attache depuis sa fabrication, et aucune preuve positive n'indique qu'une chose que Yorke a faite ou permise relativement à l'attache et à son remboîtement ait causé ce défaut ou y ait contribué. A mon avis, si on garde à l'esprit les mots du juge en chef Anglin et du lord juge Atkin précités et si on aborde la question suivant les critères qu'ils ont exprimés, le défaut était un défaut caché que Yorke ne pouvait détecter en exerçant toute la diligence possible. La preuve démontre, à mon avis, que la rupture, et la perte du *Westport Straits* qui en découle, ne sont pas imputables à l'omission, par Yorke, d'exercer une diligence raisonnable pour fournir un remorqueur en bon état de navigabilité.

En conclusion, je suis d'avis d'accueillir les pourvois de Wire Rope contre les décisions rendues en faveur de B. C. Marine, Straits et Yorke; de rétablir la partie du jugement de première instance rejetant les actions contre Wire Rope, avec dépens dans toutes les cours; d'accueillir le pourvoi incident de Yorke: de rejeter l'action de B.C. Marine et de Straits contre Yorke avec dépens dans toutes les cours; et de rejeter avec dépens l'appel incident de B.C. Marine et de Straits.

Pourvois de Wire Rope à l'encontre des arrêts rendus en faveur de B.C. Marine, Straits et Yorke accueillis, et la partie du jugement de première instance rejetant les actions contre Wire Rope rétablie, avec dépens; pourvoi incident de Yorke accueilli; action de B.C. Marine et Straits contre Yorke rejetée avec dépens; et pourvoi incident de B.C. Marine et Straits rejeté avec dépens.

Procureurs de la (tierce partie) appelante: Bull, Housser & Tupper, Vancouver.

Procureurs des (demandresses) intimées: Owen, Bird, Vancouver.

Procureurs de la (défenderesse) intimée: MacRae, Montgomery, Spring & Cunningham, Vancouver.