

**Ove Skou Rederi A/S,
Owner of the Ship *Marie Skou*
and Cartiere Del Timavo S.P.A.
and Cellulosa Sarda S.P.A. Appellants;**

and

**Nippon Yusen Kaisha Ltd.
and Showa Yusen Kaisha Ltd.
and the Ship *Chitose Maru* Respondents.**

1970: March 3, 4, 5; 1970: October 6.

Present: Abbott, Ritchie, Hall, Spence and Pigeon JJ.

ON APPEAL FROM THE EXCHEQUER COURT
OF CANADA

Shipping—Collision—Fog—Radar—Close quarters situation—Both ships equally at fault—Canada Shipping Act, R.S.C. 1952, c. 29.

The ship *Marie Skou* collided in the Straits of Juan de Fuca in heavy fog with the ship *Chitose Maru*. The former was sailing outbound from Crofton, B.C., and was travelling at her full speed of 15½ knots assisted by a one-knot out-going tide. The *Chitose Maru* was sailing inbound to Port Moody, B.C., and was operating at about 7½ knots. The *Marie Skou* had the *Chitose Maru* on a bearing to starboard leading to a starboard to starboard passing, while the *Chitose Maru* had the *Marie Skou* on a bearing to port leading to a port to port passing. Both vessels were on intersecting courses which eventually led them into a close quarters situation. In that situation the *Chitose Maru* altered course hard to starboard across the bows of the *Marie Skou*, and the collision occurred. The trial judge found that both ships were equally to blame. An appeal and a cross-appeal were filed in this Court.

Held (Pigeon J. dissenting): The appeal and the cross-appeal should be dismissed.

Per Abbott, Ritchie, Hall and Spence JJ.: The liability should be borne equally between the two ships in accordance with the provisions of s. 648(2) of the *Canada Shipping Act*. The trial judge has rightly held that both vessels were at fault and that the faults of each contributed to the collision in equal degree. No proper radar lookout was maintained by either vessel and each failed to take early and substantial action to avoid a "close quarters situation" after they had become aware of each

**Ove Skou Rederi A/S,
Propriétaire du navire *Marie Skou*
et Cartiere Del Timavo S.P.A.
et Cellulosa Sarda S.P.A. Appelantes;**

et

**Nippon Yusen Kaisha Ltd.
et Showa Yusen Kaisha Ltd.
et le navire *Chitose Maru* Intimés.**

1970: les 3, 4 et 5 mars; 1970: le 6 octobre.

Présents: Les Juges Abbott, Ritchie, Hall, Spence et Pigeon.

EN APPEL DE LA COUR DE L'ÉCHIQUIER
DU CANADA

Navigation—Abordage—Brume—Radar—Position très rapprochée—Les deux navires également responsables—Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1952, c. 29.

Le navire *Marie Skou* a abordé le navire *Chitose Maru* en pleine brume dans le détroit de Juan de Fuca. Le *Marie Skou* avait quitté Crofton, C.-B., et se déplaçait à sa vitesse maximale de 15½ nœuds, le courant de la marée descendante étant d'un nœud. Le *Chitose Maru* naviguait vers Port Moody, C.-B., et filait à environ 7½ nœuds. Le *Marie Skou* avait relevé le *Chitose Maru* à tribord, les deux navires devant donc se croiser tribord à tribord; alors que le *Chitose Maru* avait relevé le *Marie Skou* à bâbord, les deux navires devant donc se croiser bâbord à bâbord. Leurs routes se coupaient et ont amené les deux navires en position très rapprochée. Le *Chitose Maru* est alors venu sur tribord toute, en travers de la proue du *Marie Skou*, et l'abordage a eu lieu. Le juge de première instance a décidé que les deux navires étaient également responsables. Un appel et un appel incident ont été produits en cette Cour.

Arrêt: L'appel et l'appel incident doivent être rejetés, le Juge Pigeon étant dissident.

Les Juges Abbott, Ritchie, Hall et Spence: La responsabilité doit être répartie également entre les deux navires en conformité de l'art. 648(2) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Le juge de première instance a eu raison de statuer que les deux navires étaient responsables et que leurs fautes respectives ont également contribué à l'abordage. Aucun des deux navires n'a surveillé le radar convenablement et ils ont tous deux omis de manœuvrer de bonne heure et franchement pour éviter de se

other's position with the assistance of their respective radar sets. The trial judge rightly ruled also that the inexcusably excessive speed of the *Marie Skou* was a fault which contributed to the collision and that the absence from the bridge of the master of the *Chitose Maru* and his delegation of authority to the second officer and helmsman was probably the reason for the alteration "hard to starboard" across the bows of the *Marie Skou* and was a fault which made the collision inevitable.

Per Pigeon J., dissenting: The primary cause of the collision was the sudden turn of the *Chitose Maru* that put her across the bow of the other ship when she was so close that a collision was inevitable. From the point of view of civil liability, the *Marie Skou* did not commit any fault having effectively contributed to the collision.

APPEAL and CROSS-APPEAL from a judgment of Sheppard J., Deputy Judge of the Admiralty District of British Columbia, whereby both parties were held equally at fault in a maritime collision. Appeal and cross-appeal dismissed, Pigeon J. dissenting.

John R. Cunningham, for the appellants.

John I. Bird, Q.C., for the respondents.

The judgment of Abbott, Ritchie, Hall and Spence JJ. was delivered by

RITCHIE J.—This is an appeal from a judgment of Mr. Justice Sheppard, sitting in his capacity as the District Judge of the Admiralty District of British Columbia, in which he decided that the *Marie Skou* and the *Chitose Maru* were equally to blame for a collision which occurred in the Straits of Juan de Fuca in heavy fog at 0032 hours on the morning of September 20, 1967, while the *Chitose Maru* was sailing inbound to Port Moody, B.C., and the *Marie Skou* was outbound from Crofton, B.C.

The *Marie Skou* was 416 feet in length and had a gross tonnage of 6,262 tons, whereas the *Chitose Maru* was 634 feet 10 inches in length and had a gross tonnage of 24,254 tons.

I have had the privilege of reading the reasons for judgment of my brother Pigeon, and I am in full accord with him that the facts found by the

trouver en position très rapprochée après avoir connu leurs positions respectives grâce à leur radar. Le juge de première instance a également eu raison de statuer que la vitesse excessive et inexcusable du *Marie Skou* est une faute qui a contribué à l'abordage; l'absence du capitaine du *Chitose Maru* sur la passerelle et la délégation de son autorité au second et à l'homme de barre sont probablement à l'origine de la manœuvre à tribord toute, en travers de la proue du *Marie Skou* et il y a là une faute qui a rendu l'abordage inévitable.

Le Juge Pigeon, dissident: L'abordage a eu pour cause première le brusque virage du *Chitose Maru*, qui l'a placé en travers de la proue du *Marie Skou* et à si peu de distance qu'un abordage était inévitable. En responsabilité civile, le *Marie Skou* n'a pas commis une faute ayant réellement contribué à l'abordage.

APPEL et APPEL INCIDENT d'un jugement du Juge Sheppard, juge suppléant en amirauté pour le district de la Colombie-Britannique, qui a déclaré les deux parties également responsables d'un abordage. Appel et appel incident rejetés, le Juge Pigeon étant dissident.

John R. Cunningham, pour les appétantes.

John I. Bird, c.r., pour les intimés.

Le jugement des Juges Abbott, Ritchie, Hall et Spence a été rendu par

LE JUGE RITCHIE—Le pourvoi est à l'encontre d'un jugement du Juge Sheppard, siégeant en sa qualité de juge suppléant en amirauté pour le district de Colombie-Britannique, qui a décidé que le *Marie Skou* et le *Chitose Maru* étaient également responsables d'un abordage survenu en pleine brume dans le détroit de Juan de Fuca à 0032 heures le matin du 20 septembre 1967, alors que le *Chitose Maru* naviguait vers Port Moody (C.-B.), et que le *Marie Skou* avait quitté Crofton (C.-B.).

Le Marie Skou mesure 416 pieds de longueur et a une jauge brute de 6,262 tonnes alors que le *Chitose Maru* mesure 634 pieds 10 pouces de longueur et a une jauge brute de 24,254 tonnes.

J'ai eu l'avantage de lire les motifs de mon collègue le Juge Pigeon, et je partage entièrement son avis sur l'exactitude des faits sur lesquels le

learned trial judge are accurate, but I am unable to agree with the conclusions which he draws from those facts.

There is no dispute as to the fact that the *Marie Skou* was at all material times travelling at her full speed of 15½ knots which was assisted by a 1-knot out-going tide current so that her speed over the ground was 16½ knots, and that the *Chitose Maru* was operating at about 7.5 knots for more than one hour before the collision, which latter speed is characterized by her master as "slow ahead".

It is not my intention to reproduce all the findings of fact of the learned trial judge, but I think it is of assistance to note the following preliminary finding:

The *Marie Skou* had the *Chitose Maru* on a bearing to starboard leading to a starboard to starboard passing while the *Chitose Maru* save at the initial change from 095 degrees (true) to 105 degrees (true) had the *Marie Skou* on a bearing to port leading to a port to port passing. *Neither vessel knew of the other vessel's course or intention.* Although the vessels were on intersecting courses those intersecting courses did not necessarily lead to the vessels colliding; that would depend on whether or not the two vessels arrived at the intersecting point at the same moment and in any event such intersecting point was not at the place of this collision. However, the intersecting courses did lead the vessels into a close quarters situation. In that situation the *Chitose Maru* altered course hard to starboard across the bows of the *Marie Skou*, due to the continuing belief of the second officer that he was clear to pass port to port. Thereupon the *Marie Skou* collided with the *Chitose Maru* due to the excessive speed of the *Marie Skou* having disabled her from avoiding the *Chitose Maru* and that excess speed was built up and continued as excessive because of the belief of those on watch that all was clear for a starboard to starboard passing.

The italics are my own.

There is no doubt in my mind that the collision would not have occurred if the *Chitose Maru* had not altered course hard to starboard across the bows of the *Marie Skou*. This was the immediate cause, but that is not to say that it was the sole cause of the collision.

I agree with the learned trial judge that both vessels were at fault and that the faults of each

savant juge de première instance s'est prononcé, mais je ne puis accepter les conclusions qu'il en tire.

C'est un fait avéré que le *Marie Skou* se déplaçait à tout moment pertinent à sa vitesse maximale de 15½ nœuds, le courant de la marée descendante, qui était d'un nœud, contribuant à lui donner une vitesse-fond de 16½ nœuds, et que le *Chitose Maru* depuis plus d'une heure avant l'abordage, filait environ 7½ nœuds, vitesse désignée par son capitaine comme «en avant doucement».

Je ne me propose pas de reprendre toutes les conclusions du savant juge de première instance sur les faits, mais je crois utile de noter la conclusion préliminaire suivante:

[TRADUCTION] Le *Marie Skou* avait relevé le *Chitose Maru* à tribord, les navires devant donc se croiser tribord à tribord; alors que le *Chitose Maru* sauf lors du changement initial de 095 degrés (vrai) à 105 degrés (vrai) avait relevé le *Marie Skou* à bâbord, les navires devant donc se croiser bâbord à bâbord. *Aucun des deux navires ne connaissait la route ou les intentions de l'autre.* Leurs routes se coupaient, mais, un abordage n'était pas inévitable et dépendait de l'éventualité d'une arrivée simultanée au point de rencontre; de toute façon ce point de rencontre n'a pas été celui de l'abordage. Cependant, leurs routes, en se coupant, ont amené les navires en position très rapprochée. Le *Chitose Maru* est alors venu sur tribord toute, en travers de la proue du *Marie Skou*, l'officier en second croyant toujours que les navires pouvaient se croiser sûrement bâbord à bâbord. Le *Marie Skou* a abordé alors le *Chitose Maru*, sa vitesse excessive l'empêchant d'éviter ce dernier, le *Marie Skou* ayant atteint et maintenu cette vitesse excessive parce que ceux qui étaient sur la passerelle croyaient que les navires pouvaient se croiser tribord à tribord en toute sécurité.

(Les italiques sont de moi).

Je suis convaincu que l'abordage ne serait pas survenu si le *Chitose Maru* n'était pas venu sur tribord toute, en travers de la proue du *Marie Skou*. C'est la cause immédiate, mais non pas nécessairement la cause unique de l'abordage.

J'estime comme le savant juge de première instance que les deux navires sont responsables.

contributed to the collision in equal degree, but I am content to rest my opinion as to their common fault on the fact that no proper radar lookout was maintained by either vessel and that each failed to take early and substantial action to avoid a "close quarters situation" after they had become aware of each other's position with the assistance of their respective radar sets. I agree also with the learned trial judge that the inexcusably excessive speed of the *Marie Skou* was a fault which contributed to the collision and that the absence from the bridge of the master of the *Chitose Maru* and his delegation of authority to the second officer and helmsman was probably the reason for the alteration "hard to starboard" across the bows of the *Marie Skou* and was a fault which made the collision inevitable.

This was in truth a radar-assisted collision in the sense that it was brought about by the misuse of the radar equipment on both vessels. This becomes abundantly apparent from the finding of the learned trial judge that "neither vessel knew of the other vessel's course or intention". The radar screen on the *Marie Skou* appears to have been observed with greater care than that on the *Chitose Maru* as the second officer on the former ship appears to have made use of a bearing marker, but neither vessel plotted the course of the other and in this regard reference may be made to the judgment of this Court in *Imperial Oil Limited v. M/S Willowbranch*¹, where two ships (*Imperial Halifax* and *M/S Willowbranch*) both of which were equipped with radar, were approaching each other in or near fog and in the final analysis the *Willowbranch* brought herself directly into the path of the *Imperial Halifax*. In finding that liability for the collision should be borne equally between the two ships, it was said at page 411:

As I have indicated, I take the view that the *Imperial Halifax* should have seen the echo of the *Willowbranch* sooner, but the greater negligence consisted in the Captain, after he had detected the presence of the approaching ship by radar, proceeding on the assumption that the ships would pass starboard to starboard without first having plotted the course of the ship ahead. It seems probable that the

et que leurs fautes respectives ont également contribué à l'abordage, cependant, quant à la faute commune il me suffit de constater qu'aucun des deux navires n'a surveillé le radar convenablement et qu'ils ont tous deux omis de manœuvrer de bonne heure et franchement pour éviter de se trouver en position très rapprochée après avoir connu leurs positions respectives grâce à leur radar. Je crois également, comme le savant juge de première instance que la vitesse excessive et inexcusable du *Marie Skou* est une faute qui a contribué à l'abordage; l'absence du capitaine du *Chitose Maru* sur la passerelle et la délégation de son autorité au second et à l'homme de barre sont probablement à l'origine de la manœuvre à tribord toute en travers de la proue du *Marie Skou* et il y a là une faute qui a rendu l'abordage inévitable.

Il s'agit en fait d'un abordage partiellement dû au radar, en ce sens qu'il fut provoqué par le mauvais usage des appareils de radar des deux navires. La conclusion du savant juge de première instance: [TRADUCTION] «aucun des deux navires ne connaissait la route ou les intentions de l'autre», le montre très clairement. L'écran de radar du *Marie Skou* a dû être observé plus attentivement que celui du *Chitose Maru*, car l'officier en second du premier navire semble avoir utilisé un repère de relèvement; mais aucun des deux navires n'a pointé la route de l'autre; à cet égard on peut citer le jugement de cette Cour dans *Imperial Oil Limited c. M/S Willowbranch*¹; il s'agissait de deux navires (l'*Imperial Halifax* et le *M/S Willowbranch*), tous deux équipés de radar, qui s'approchaient l'un de l'autre dans la brume ou à proximité de la brume, et, en définitive le *Willowbranch* en vint à se placer en travers de l'*Imperial Halifax*. La Cour a décidé que les deux navires devaient se partager également la responsabilité de l'abordage; on lit p. 411:

[TRADUCTION] Comme je l'ai dit, à mon avis l'*Imperial Halifax* aurait dû voir plus tôt l'écho du *Willowbranch*, mais la principale négligence a été celle du capitaine; après avoir détecté au radar la présence du navire qui approchait, il a poursuivi sa route en présumant que les navires se croiseraient tribord à tribord sans avoir au préalable pointé la route du navire sur l'avant. Il semble probable que

¹ [1964] S.C.R. 402, 45 D.L.R. (2d) 339.

¹ [1964] R.C.S. 402, 45 D.L.R. (2d) 339.

ships would indeed have passed if *Willowbranch* had not altered course, but under all the circumstances, Captain Kent's decision to proceed, based on his own unverified estimate, exposed both ships unnecessarily to the risk of collision.

The negligence of the *Willowbranch* was of the same character. The echo of the *Imperial Halifax* was detected on the radar two and a half miles away and yet, despite this warning, the course of the approaching ship was never plotted. On the contrary, the *Willowbranch* appears to have adopted a series of courses which resulted in the ship edging her way directly into the path of the *Imperial Halifax*. If the radar information had been 'interpreted by active and constant intelligence on the part of the operator', I find it difficult to believe that this action would have been taken.

There is undoubtedly a strong analogy between the present case and that of the *Willowbranch*, *supra*, but I cite that case at this point for the purpose of indicating the importance which this Court has placed on the necessity, for vessels equipped with radar and operating in fog, to plot the course of approaching vessels observed on the radar screen.

The collision regulations passed under the authority of the *Canada Shipping Act* by P.C. 1965-1552 are required to be followed by all vessels in waters such as the Straits of Juan de Fuca, and I think it desirable to make express reference to Rule 16 of these regulations which reads as follows:

Rule 16.

Conduct in Restricted Visibility.

(a) Every vessel, . . . shall, in fog, mist, falling snow, heavy rainstorms or any other condition similarly restricting visibility, go at a moderate speed, having careful regard to the existing circumstances and conditions.

(b) A power-driven vessel hearing, apparently forward of her beam, the fog-signal of a vessel the position of which is not ascertained, shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines, and then navigate with caution until danger of collision is over.

les navires se seraient en fait croisés si le *Willowbranch* n'avait pas changé de route, mais dans les circonstances, la décision du capitaine Kent de poursuivre sa route, fondée sur une estimation personnelle et invérifiée, a sans nécessité exposé les deux navires au risque d'abordage.

La négligence du *Willowbranch* est de même nature. On a détecté au radar l'écho de l'*Imperial Halifax* à une distance de deux milles et demi, mais en dépit de cet avertissement on n'a jamais pointé la route du navire qui approchait. Au contraire, le *Willowbranch* semble avoir effectué une série d'évolutions qui firent oblier le navire sur la route de l'*Imperial Halifax*. J'ai peine à croire que cette manœuvre aurait été effectuée, si l'opérateur avait interprété les indications du radar de façon attentive et constante.

Il existe sans aucun doute une analogie frappante entre le présent cas et celui du *Willowbranch* (précité), mais si je cite cette cause c'est afin de montrer l'importance que cette Cour attache au devoir, pour des navires équipés de radar et évoluant dans la brume, de pointer la route des navires dont l'approche est observée sur l'écran du radar.

Tous les navires qui se trouvent dans des eaux comme le détroit de Juan de Fuca doivent observer les *Règles sur les abordages* établies par le décret C.P. 1965-1552 en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*; à mon avis, il est opportun de citer la règle 16:

Règle 16.

Conduite par visibilité réduite.

(a) Tout navire . . . se trouvant dans une zone de brume, brouillard, bruine, neige, ou forts grains de pluie, ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, doit marcher à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

(b) Tout navire à propulsion mécanique qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger de collision soit passé.

(c) A power-driven vessel which detects the presence of another vessel forward of her beam before hearing her fog signal or sighting her visually may take early and substantial action to avoid a close-quarters situation but if this cannot be avoided, she shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines in proper time to avoid collision and then navigate with caution until danger of collision is over.

In considering Rule 16(b) of the regulations before Rule 16(c) had actually been brought into force, the following comment was made on behalf of this Court in the *Willowbranch* case at page 410:

The considerations giving rise to this rule appear to me to apply with added force when a ship is equipped with radar and thereby has available a means of detecting an approaching ship at a greater distance and with greater accuracy than any fog signals could afford. The ships involved in this collision detected each other forward of their respective beams before hearing each other's fog signals or sighting each other visually, and they were thus in a position to take early and substantial action to avoid coming to close quarters. In lieu of taking such action, the proper course for both would have been to stop engines and not to proceed again until each had established the position of the other so that both could proceed without risk of collision.

In my view these observations have direct application to the present case.

It seems to have been assumed by counsel on behalf of the appellant that the phrase "close quarters situation" as used in Rule 16(c) refers to a situation in which the vessels were only a few hundred yards apart, and in this regard it is, in my view, helpful to consider the judgment of Lord Justice Willmer rendered on behalf of the Court of Appeal in England in the case of the *Verena*². That was a case in which two vessels, the *Gepa* and the *Verena*, were approaching each other on practically opposite courses. The *Gepa*, which had a gross tonnage of 9,957 tons and a length of 515 feet, was proceeding in increasingly thickening weather and had been travelling at her

(c) Tout navire à propulsion mécanique qui détecte la présence d'un autre navire sur l'avant du travers avant d'avoir entendu ses signaux de brume ou d'être en contact visuel avec lui, peut manœuvrer de bonne heure et franchement pour éviter de se trouver en position très rapprochée. Mais si cette dernière position ne peut être évitée, il doit, dans toute la mesure où les circonstances le permettent, stopper sa machine en temps utile afin d'éviter l'abordage et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger d'abordage soit passé.

Étudiant la règle 16(b) avant l'entrée en vigueur de la règle 16(c), cette Cour a fait le commentaire suivant dans la cause *Willowbranch*, p. 410:

[TRADUCTION] Les considérations dont cette règle s'inspire me semblent jouer avec plus de force lorsqu'un navire est équipé de radar et peut donc détecter de plus loin et avec plus d'exactitude que ne le permettent les signaux de brume un navire qui approche. Chaque navire impliqué dans cet abordage a détecté l'autre sur l'avant du travers, avant d'entendre ses signaux de brume ou d'être en contact visuel avec lui; chacun pouvait donc manœuvrer de bonne heure et franchement pour éviter de se trouver en position très rapprochée. Au lieu de manœuvrer de cette façon-là, chacun aurait dû stopper sa machine et ne pas se remettre en route avant d'avoir établi la position de l'autre, afin de pouvoir tous deux poursuivre leur route sans risque d'abordage.

A mon avis, ces observations s'appliquent directement à la présente cause.

Il semble que l'avocat de l'appelant estime que l'expression de la règle 16(c), «se trouver en position très rapprochée», vise un écart d'à peine quelques centaines de yards entre les navires; à ce sujet il est, à mon avis, utile de considérer la décision rendue par le Juge Willmer au nom de la Cour d'appel en Angleterre dans la cause du *Verena*². Il s'agit d'une cause dans laquelle deux navires, le *Gepa* et le *Verena*, se rapprochaient l'un de l'autre sur des routes presque opposées. Le *Gepa*, d'une jauge brute de 9,957 tonnes et long de 515 pieds, faisait route par temps de plus en plus couvert, et avait navigué à sa vitesse maximale de 14 à 15 nœuds, sauf dans les 12 minutes

² [1961] 2 Lloyd's Rep. 127.

² [1961] 2 Lloyd's Rep. 127.

full speed of 14 to 15 knots until about 12 minutes before the collision, by which time the visibility was worsening and the approaching *Verena* had been seen on the radar screen. At this time speed was reduced to slow (5 to 5½ knots). Eight minutes later when the *Verena* was distant less than 1½ miles, the *Gresa* engines were stopped and they remained stopped until the time of the collision.

The *Verena*, on the other hand, was in clear weather until about five minutes before the collision when it was first observed that there was bad visibility ahead. The *Verena* had been proceeding at her full speed of 14 to 15 knots but about two minutes after the thickening weather had been appreciated, the engines were reduced to slow and two minutes later, at which time it was conceded that the reduction of speed must have been practically negligible, a virtually head-on collision occurred between the two vessels.

Under these circumstances, Mr. Justice Karminski at trial held the *Verena* wholly to blame, but when the matter came before the Court of Appeal it was found that the actions of the *Gresa* were such as to make it impossible to establish different degrees of fault and the vessels were accordingly pronounced equally to blame.

In the course of his reasons for judgment, Willmer L.J. analyzed the speed maintained by the *Gresa* at various stages while operating in fog and he decided that when the *Verena* was first sighted on the *Gresa*'s radar screen, there arose a duty specifically towards the *Verena* to reduce speed, but he went on to point out that at that early stage when the vessels were many miles apart, he did not think that a breach of that duty could be regarded as a cause contributing to the collision, but in determining the point of time at which the continued improper speed did become a contributing factor, the learned judge, after quoting the terms of what is now Rule 16(c), went on to say at page 133:

That, it will be seen, authorizes 'early and substantial action to avoid a close quarters situation'. If that cannot be avoided, then, as I read the proposed rule, it requires (in effect) that the same precautions shall be adopted as are prescribed by Rule 16(b) already, namely, stopping the engines and then navigating with caution. It leaves open to

environ précédent l'abordage, lorsque la visibilité devint toujours plus réduite et qu'il aperçut sur son écran de radar le *Verena* qui approchait. Il a filé alors lentement (5 à 5½ nœuds). Huit minutes après, le *Verena* se trouvant à moins d'un mille et demi, le *Gresa* a stoppé sa machine, qui est demeurée stoppée jusqu'au moment de l'abordage.

Le *Verena*, d'autre part, naviguait par temps clair, sauf pendant cinq minutes environ avant l'abordage, lorsqu'il remarqua pour la première fois que la visibilité était mauvaise sur l'avant. Le *Verena* naviguait à sa vitesse maximale de 14 à 15 nœuds, mais environ deux minutes après avoir constaté que le temps se couvrait, il a ramené sa machine à «lentement»: et deux minutes plus tard, alors que de l'aveu des parties, la vitesse n'avait guère diminué, un abordage presque frontal s'est produit.

Dans ces circonstances, le Juge Karminski en première instance, a déclaré le *Verena* entièrement responsable, mais en appel, le tribunal a décidé que les manœuvres du *Gresa* ne permettaient pas d'établir différents degrés de faute; il a donc déclaré les navires également responsables.

Dans ses motifs, le Juge Willmer a analysé la vitesse du *Gresa* dans la brume à divers moments et déclaré qu'ayant aperçu pour la première fois le *Verena* sur son écran de radar, le *Gresa* avait le devoir envers l'autre navire, de diminuer sa vitesse; il a signalé toutefois qu'à ce premier instant, alors que les navires se trouvaient à plusieurs milles l'un de l'autre, un manquement à ce devoir ne constituait pas, d'après lui, une des causes de l'abordage; mais, en déterminant le moment précis où la vitesse constamment excessive est devenue de fait un facteur de l'abordage, le savant Juge, après avoir cité les dispositions qui constituent maintenant la règle 16(c), ajoute, p. 133:

[TRADUCTION] Ces dispositions, nous le verrons, permettent «de manœuvrer de bonne heure et franchement pour éviter de se trouver en position très rapprochée». Si cela est impossible, le projet de règle, à mon sens, exige alors (de fait) les précautions déjà prescrites à la règle 16(b): stopper la machine et ensuite naviguer avec précaution. On peut

argument what is meant by the phrase 'close quarters situation'. That, I think, must depend upon the size, characteristics and speed of the ships concerned. I think, however, that in the case of ships of the class that we have here it must mean a quite substantial distance, and, I would venture to think, a distance measurable in miles rather than in yards.

The learned judge went on to find that twelve minutes before the collision (at 0550 hours) all that the *Grepa* had done was to reduce her engines to "slow" and he said, at page 134:

That must, I think, inevitably mean that many minutes would pass before her previous excessive speed could be run down to her slow speed. Mr. Adams contends that at that stage, at the least, the engines of the *Grepa* ought to have been stopped, so as to reduce to a moderate speed as quickly as possible. He also at one period suggested that, even at that stage, the *Grepa* might have made a substantial alteration of course, preferably to starboard. That charge, however, was never pleaded against the *Grepa*, and it has not been pressed before us.

Willmer L.J. went on to say:

It seems to me that certainly by 0550 hours, if not before, there was at least imminent danger of a 'close quarters situation' developing if something drastic were not done. Indeed it may even be said that such a situation had already arisen; and if this be right, I think it must follow that maintenance of any improper speed after that point could hardly be said not to be a factor contributing to the collision.

The judgment continues as follows:

Mr. Adams (and Mr. Brandon also) made the further point that, since the engines had only been reduced to 'slow' at 0550 hours, the situation at 0558 hours, when the engines were in fact stopped, was such as to call for reversing rather than stopping. At that time, the vessels were only just over a mile apart, and the *Grepa* must have been going not less than 5 to $5\frac{1}{2}$ knots. That was the lowest she could have got down to with engines working at 'slow', and that, as it seems to me, would clearly be a dangerous speed at that range in face of a vessel approaching on a practically opposite course and at high speed. The difficulty of suggesting that at that stage the engines of the *Grepa* ought to have been reversed seems to me to be that it might probably have caused her head to fall off substantially—presumably to starboard if the vessel had a right-handed propeller—and might have resulted in her getting

discuter de la signification des termes «se trouver en position très rapprochée». A mon avis, il faut tenir compte des dimensions des particularités et de la vitesse des navires en cause. Je pense toutefois que pour des navires de ce type-ci il doit s'agir d'une distance très appréciable, calculée je l'imagine en milles plutôt qu'en yards.

Le savant juge a conclu que douze minutes avant l'abordage (à 0550 heures) le *Grepa* s'était borné à amener sa machine à «lentement»; il dit, p. 134:

[TRADUCTION] A mon avis, cela signifie de toute évidence qu'il lui aurait fallu plusieurs minutes pour ramener «à lentement» une vitesse excessive. M. Adams soutient qu'alors le *Grepa* aurait au moins dû stopper sa machine pour passer au plus tôt à une vitesse modérée. A un moment donné il a également avancé que même alors, le *Grepa* aurait pu changer franchement de route, par une abattée sur tribord de préférence. Toutefois cette accusation n'a pas été formulée contre le *Grepa* dans les procédures et l'on n'a pas insisté sur ce point devant nous.

Lord Willmer ajoute:

[TRADUCTION] Il me semble que sûrement, à compter de 0550 heures, sinon avant, il y avait au moins danger imminent de «se trouver en position très rapprochée» faute de mesures énergiques. En fait on peut même dire qu'on se trouvait déjà dans cette position; si c'est exact on peut difficilement soutenir, à mon avis, que le maintien ultérieur d'une vitesse excessive n'a pas contribué à l'abordage.

Il poursuit:

[TRADUCTION] M. Adams (tout comme M. Brandon) a soutenu aussi que, puisqu'on n'a ramené la machine à «lentement» qu'à 0550 heures, il aurait fallu, à 0558 heures, lorsque la machine a de fait été stoppée, la mettre en marche arrière plutôt que la stopper. Les navires n'étaient alors qu'à un peu plus d'un mille d'écart; le *Grepa* devait filer au moins 5 ou $5\frac{1}{2}$ noeuds. C'était la vitesse minimale que lui permettait une machine ramenée à «lentement»; selon moi, à cette distance une telle vitesse serait nettement dangereuse lorsqu'un navire vient à votre rencontre, à grande vitesse, sur une route presque opposée. A mon avis, il est difficile de prétendre que le *Grepa* aurait dû alors faire marche arrière, car cela aurait probablement causé une abattée considérable à tribord si son hélice était à pas à droite; le navire se serait peut-être retrouvé en travers de la route du *Verena* qui approchait. Dans ces cir-

into a position where she would lie athwart the course of the approaching Verena. In the circumstances, I think the better view is that the fault of the *Gepa* must be sought at an earlier stage; if she could not safely reverse at 0558 hours, her inability to do so can only be regarded as due to her earlier failure to reduce her speed.

In the present case the learned trial judge has found that at 0019 hours, which was 13 minutes before the collision the echo of the *Chitose Maru* was seen on the radar screen of the *Marie Skou* bearing 10 degrees to starboard at a distance of 5.5 miles. The two vessels were then approaching each other at a combined speed of about 24 knots and their respective length and tonnage was comparable to that of the two vessels involved in the *Verena* collision. It appears to me that by 0019 hours "there was at least imminent danger of a 'close quarters situation' developing if something drastic were not done" and I am of opinion that if the *Marie Skou* had then followed the directions contained in Rule 16 of the regulations and stopped her engines or at least reduced her speed to slow, she would have been in a position to avoid the collision by backing away from the other vessel.

What in fact happened was that the *Marie Skou* was making 16½ knots when she first sighted the other vessel visually, with the result that no order to reverse the engines or go full astern could have been effective to put the vessel in reverse or even to decelerate her speed. The actions on the *Marie Skou* after it had been appreciated that the other vessel was turning to starboard across her bows are described by the learned trial judge as follows:

The Master rushed into the wheelhouse to the steering pedestal, switched to manual control, swung the wheel hard to port and shouted to the second officer to order the engine full astern. The second officer rang this order on the engine room telegraph but stated he heard some apparent difficulties in reversing the engine. The engine and propeller were in direct drive so that before reversing the engine it was necessary to bring the propeller to rest and after the engine was reversed some time was required before the deceleration took effect as the vessel being loaded would continue to make headway for some

constances, il me paraît plus exact de situer à un moment antérieur la faute du *Gepa*; s'il ne pouvait pas faire marche arrière en toute sécurité à 0558 heures, c'est uniquement faute d'avoir réduit sa vitesse plus tôt.

Dans la présente cause le savant juge de première instance a conclu qu'à 0019 heures, soit treize minutes avant l'abordage, le *Marie Skou* a aperçu sur l'écran de son radar l'écho du *Chitose Maru* courant 10 degrés à tribord, à une distance de 5½ milles. Les deux navires se rapprochaient alors à une vitesse combinée d'environ 24 nœuds; leur longueur et leur jauge respectives étaient semblables à ceux des deux navires en cause dans l'abordage du *Verena*. Il me semble qu'à compter de 0019 heures «il y avait au moins danger imminent de se trouver «en position très rapprochée» faute de mesures énergiques»; je crois que si le *Marie Skou* avait alors observé les exigences de la règle 16 et stoppé sa machine ou du moins réduit sa vitesse à «lentement», il aurait pu éviter l'abordage en faisant marche arrière.

Ce qui s'est produit en réalité, c'est que le *Marie Skou* filait 16½ nœuds lorsqu'il a établi son premier contact visuel avec l'autre navire; par conséquent un ordre de mettre la machine en marche arrière ou d'aller en arrière, toute, n'aurait pas permis au navire de faire marche arrière, ni même de réduire sa vitesse. Les manœuvres effectuées par le *Marie Skou* après avoir constaté que l'autre navire virait à tribord en avant de sa proue, sont décrites en ces termes par le savant juge de première instance:

[TRADUCTION] Le capitaine s'est précipité dans la timonerie où se trouve le socle de barre, a engagé les commandes manuelles, tourné la roue à bâbord toute et crié au second d'ordonner que la machine soit mise toute vitesse en arrière. Le second a communiqué cet ordre à la chambre des machines par le transmetteur d'ordres; il déclare néanmoins avoir constaté certaines difficultés apparentes à mettre la machine en marche arrière. La machine et l'hélice se trouvaient en prise directe; avant de mettre la machine en marche arrière on devait donc immobiliser l'hélice; une fois la machine mise en marche

time. The chief engineer of the *Marie Skou* stated that the engine orders were as follows: 0030 stop; 0030 full astern; 0032 collision. The Master estimated 3 to 4 minutes had elapsed between the lights of the *Chitose Maru* coming into view and the collision.

It is contended that the speed of the *Marie Skou* was not a factor contributing to the collision because if her speed had been reduced the intersecting courses of the two vessels would have brought them together earlier. But the intersecting courses of the two vessels before they came together had nothing to do with this collision and the speed of the *Marie Skou* became a factor directly contributing to the collision because it incapacitated her from taking such avoiding action as would have been available to her if her engines had been stopped or even reduced to slow at the time when it should have been apparent to those responsible for her navigation that "a close quarters situation" was at least imminent. By reason of her inability to take the action which she could have taken if she had obeyed the rules, the *Marie Skou* contributed to the collision so materially that I am, like the learned trial judge, unable to establish different degrees of fault between her and the *Chitose Maru* and it follows that the liability should be borne equally between the two ships in accordance with the provisions of s. 648(2) of the *Canada Shipping Act*.

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

PIGEON J. (*dissenting*)—This is an appeal from a judgment of the Exchequer Court rendered by F. A. Sheppard, deputy judge, on May 15, 1969, whereby both parties were held equally at fault in a maritime collision.

The facts are fully and accurately stated in the judgment below and only a brief outline appears necessary.

The collision occurred in the Strait of Juan de Fuca in fog, thirty-two minutes after midnight on September 20, 1967.

The *Chitose Maru* was on her maiden voyage sailing in ballast from Yokohama to Port Moody,

arrière, la décélération ne pouvait être immédiate, car le navire chargé continuerait quelque temps sur son erre. Le chef mécanicien du *Marie Skou* affirme que les ordres furent les suivants: 0030 stop; 0030 en arrière toute; 0032 abordage. Le capitaine estime que 3 ou 4 minutes s'écoulèrent entre le moment où l'on aperçut les feux du *Chitose Maru* et celui de l'abordage.

On a affirmé que la vitesse du *Marie Skou* n'a pas contribué à l'abordage car une vitesse réduite aurait entraîné une rencontre plus rapide des deux navires, étant donné que leurs routes se coupaient. Mais des routes qui se coupent n'ont rien à voir ici avec l'abordage; la vitesse du *Marie Skou* devient une cause directe de cet abordage, car elle a interdit au navire des manœuvres que lui aurait permises une machine stoppée, ou seulement ramenée à «lentement», quand ceux qui avaient le navire en charge auraient dû s'apercevoir de l'imminence d'une position très rapprochée à tout le moins. Comme il n'a pu manœuvrer de la même façon que s'il avait observé les règles, le *Marie Skou* a si sensiblement contribué à l'abordage, qu'à l'instar du savant juge de première instance, je trouve impossible d'établir une différence de degré entre sa faute et celle du *Chitose Maru*; la responsabilité doit donc être répartie également entre les deux navires en conformité de l'art. 648(2) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Pour ces motifs je suis d'avis de rejeter le pourvoi avec dépens.

LE JUGE PIGEON (*dissident*)—Le pourvoi est à l'encontre d'un jugement de la Cour de l'Échiquier du 15 mai 1969 rendu par le Juge suppléant F. A. Sheppard, qui a déclaré les deux parties également responsables d'un abordage.

Le jugement de première instance expose les faits de façon détaillée et exacte; un résumé devrait donc suffire.

L'abordage est survenu par temps de brume dans le détroit de Juan de Fuca à 0032 le 20 septembre 1967.

Le *Chitose Maru* en était à son premier voyage; il naviguait sur l'est de Yokohama vers Port

B.C. She is a large twin-screw bulk carrier 634' 10" in length, with engines and superstructure aft.

The *Marie Skou* was loaded with wood pulp and outward bound from Crofton, B.C. She is a single-screw diesel engine direct drive, with engine and superstructure amidships. Her overall length is 416' 4". Until shortly before the collision she was going practically at her full speed of 15½ knots with an outgoing tide current of 1 knot making her speed about 16½ knots over the ground while the *Chitose Maru* was going only about a knot over her half speed of 7½ knots so that this was her approximate speed over the ground.

The master of the *Marie Skou* was on the bridge with the second officer and a lookout. He sighted the *Chitose Maru* by radar when still outside the six-mile range at 15 minutes past midnight bearing to starboard and he instructed the second officer to watch the echo. This the latter did, placing a bearing marker through it and he observed that the angle was altering to starboard. At 0019, the captain noted on a pad that the echo was at 5.5 miles bearing 10° to starboard. At 0025, he noted the distance as 2.5 miles and the bearing 15° to starboard. At 0029, the lookout from the wing of the bridge reported a white light to starboard 20° or a little more. The master went to the wing and with binoculars saw two masthead lights open to starboard. Then the white lights began to close showing the vessel was turning to starboard across the bow of the *Marie Skou* and in a few seconds the port light was seen. At 0030, at the same time as the wheel was swung hard to port, the engine was ordered to stop and then full speed astern. Two minutes later the collision occurred, the bow of the *Marie Skou* hitting the port side of the *Chitose Maru*, not very far aft of the bow and almost perpendicularly.

It is obvious that the primary cause of the collision is the sudden turn of the *Chitose Maru* that put her across the bow of the other ship when she was so close that a collision was inevitable. With commendable fairness, counsel for the respondents does not deny that without that manoeuvre the collision would not have occurred, although he said the two ships would have crossed

Moody (C.-B.). Ce grand transporteur de vrac à hélices jumelles mesure 634'10" de longueur; ses machines et sa superstructure sont à l'arrière.

Le *Marie Skou*, chargé de pâte de bois, était en partance de Crofton (C.-B.). Il a un moteur diesel avec une hélice en prise directe; la machine et la superstructure sont au milieu. La longueur hors tout est de 416'4". Peu avant l'abordage il filait presque sa vitesse maximale de 15½ nœuds, le courant de un nœud de la marée descendante lui donnant une vitesse-fond de 16½ nœuds environ; le *Chitose Maru* ne filait qu'une vitesse supérieure d'environ un nœud à sa demi-vitesse de 7½ nœuds; c'était donc là sa vitesse-fond approximative.

Le capitaine du *Marie Skou* se trouvait sur la passerelle de commandement, ainsi que le second et une vigie. A 0015 il décela au radar le *Chitose Maru* courant sur tribord, encore au-delà de la portée de six milles; il ordonna au second de surveiller l'écho. Le second se servit pour cela d'un repère de relèvement et observa que l'angle venait sur tribord. A 0019, le capitaine nota sur un bloc que l'écho était de 10° à tribord, à une distance de 5½ milles. A 0025, il nota une distance de 2½ milles, et un relèvement de 15° à tribord. A 0029, la vigie sur l'aileuron de la passerelle signala à tribord un feu blanc à 20°, ou un peu plus. Le capitaine se rendit sur l'aileuron; ses jumelles lui montrèrent deux feux ouverts de tête de mât à tribord. Ces feux blancs commencèrent ensuite à se fermer indiquant ainsi que le navire virait à tribord en travers de la proue du *Marie Skou*; au bout de quelques secondes il vit le feu de bâbord. A 0030, alors qu'on tournait la roue toute à bâbord, il ordonna de stopper et de faire toute vitesse en arrière. L'abordage se produisit deux minutes après, la proue du *Marie Skou* frappant le *Chitose Maru*, côté bâbord, un peu à l'arrière de la proue et presque perpendiculairement.

De toute évidence, l'abordage a eu pour cause première le brusque virage du *Chitose Maru*, qui l'a placé en travers de la proue du *Marie Skou* et à si peu de distance qu'un abordage était inévitable. Avec une franchise méritoire, l'avocat des intimés ne nie pas que sans cette manœuvre il n'y aurait pas eu d'abordage, mais ajoute que les deux navires se seraient croisés tribord à tri-

starboard to starboard at close quarters. He did not deny that the *Chitose Maru's* unfortunate manoeuvre was a fault that did cause the accident. The only submission on her part was that the other ship had also contributed to the accident.

In such a situation the proper approach must be to consider whether there was such a fault on the part of the *Marie Skou*. The duty of the Court here is to fix civil liability and, consequently, for any act or omission to be considered as affecting liability, it must be shown not only to have occurred but also to have effectively contributed to the accident. With this in mind, the faults found against both ships and those found against the *Marie Skou* in the Court below must now be considered.

1. No lookout on the forecastle head.

On the *Marie Skou* this cannot have contributed to the accident. The lookout on the bridge did see a white light and the master then saw both top lights when still open to starboard. He noted the time as 0029, which is exactly in accordance with the evidence from the other side that the hard starboard order was given precisely at 0029. It might also be observed that the combined speed of the two ships being 24 knots and the collision having occurred three minutes later, this means that the lights of the *Chitose Maru* were effectively seen at the upper limit of the range of visibility estimated by the master of the *Marie Skou* that is 0.8 to 1.0 mile. On the other hand, the absence of a lookout on the forecastle of the *Chitose Maru* was much more serious her bridge being more than five hundred feet aft, not less than two hundred. Putting both ships in *pari delicto* on that account might be proper on an abstract technical consideration of the observance of the regulations, but, with respect, it is erroneous in the allocation of liability where actual influence in the outcome is the criterion.

2. Misuse of the radar.

"The courses in passing, it is said, are to be denoted only by plotting and plotting was neglected by both vessels". Here again equal blame is laid on both ships although the situation was radically different. On the *Chitose Maru* there was not even proper observation of radar on account of insufficient personnel on the bridge. Such was not the case on the *Marie Skou*, while plotting

bord en position très rapprochée. Il ne nie pas que la malencontreuse manœuvre du *Chitose Maru* constitue la faute ayant causé l'accident. Il allègue uniquement que l'autre navire est coupable, lui aussi.

Dans ces circonstances, on doit se demander si le *Marie Skou* était réellement en défaut. Cette Cour est tenue d'établir la responsabilité civile; en conséquence, pour estimer qu'un acte ou une négligence influent sur la responsabilité, il faut non seulement les prouver, mais encore établir qu'ils ont réellement contribué à l'accident. A la lumière de ce principe, il convient maintenant d'étudier les fautes imputées par la Cour de première instance aux deux navires et celles qui ont été imputées au *Marie Skou* en particulier.

1. Pas de vigie sur le gaillard avant.

Sur le *Marie Skou*, ce fait n'a pu contribuer à l'accident. La vigie sur la passerelle a vu un feu blanc, puis le capitaine a aperçu les deux feux de tête de mât, encore ouverts à tribord, et noté qu'il était 0029, ce qui correspond au témoignage produit par l'autre partie d'un ordre de «tribord toute» à 0029 précises. On peut également signaler que la vitesse combinée des deux navires étant de 24 nœuds et l'abordage s'étant produit trois minutes plus tard, les feux du *Chitose Maru* ont donc été aperçus de fait à la limite supérieure de la visibilité estimée par le capitaine du *Marie Skou*, soit de 0.8 mille à un mille. D'autre part, l'absence de vigie sur le gaillard du *Chitose Maru* est beaucoup plus grave, car sa passerelle se trouve à plus de cinq cents pieds à l'arrière, et non à moins de deux cents. Il peut être juste dans l'abstrait et en droit strict d'imputer sous ce chef le même délit aux deux navires qui ont contrevenu aux règlements, mais, en toute déférence, c'est faire fausse route s'il s'agit de diviser les responsabilités en prenant pour critère l'influence réelle sur le résultat.

2. Mauvais usage du radar.

«Les routes de croisement, a-t-on dit, ne doivent être établies que par pointage, et les deux navires ont négligé ce pointage». Ici encore, une responsabilité égale est répartie entre les deux navires, dont la position était toutefois absolument différente. Le *Chitose Maru* n'a même pas fait les observations voulues au radar, faute d'équipage suffisant sur la passerelle. Ce n'est pas

was not done there was not only proper and continuous observation, but also a bearing marker was used and precise observations were made and recorded. From those observations, it was possible to have what might be called a rudimentary plot prepared by the master of the *Marie Skou*, when he was examined on discovery and this was put in by the respondents at the trial as an exhibit. It shows that, while the two ships were on intersecting courses, they would not have come within close quarters in crossing starboard to starboard had they both continued on their respective courses of 288° (true) for the *Marie Skou* and 115° (true) for the *Chitose Maru*. Counsel for the respondents did not challenge appellants' contention that it would have been so on that assumption. However, he pointed out that at 0025 the *Chitose Maru* had altered her course to 120° and at 0027 or 0028 to 125°. While this would not have brought her on a collision course he urged that it would have brought her within a few hundred yards which would have been a close quarters situation requiring caution on the part of the *Marie Skou*.

Counsel for the latter points out, however, that plotting will not reveal in a short time a small alteration in the course. It must therefore be concluded that on the part of the *Marie Skou* the omission of plotting did not contribute to the accident. Prior to the alteration of course, this would not have revealed any danger but merely confirmed what the master of the *Marie Skou* had correctly deduced from the radar observations, namely that safe starboard to starboard crossing was indicated. There is nothing in the evidence from which it can be deduced that plotting would have made the master of the *Marie Skou* aware of the danger sooner than he was by visual observations and no such finding was made. It should also be noted that even if a close quarters situation had been indicated somewhat sooner, a substantial speed reduction could not have been effected because, due to the intersecting courses, a slowing down would have increased the danger of collision by preventing the *Marie Skou* from keeping as far ahead as possible of the point of intersection.

Of course, if there was a regulation requiring plotting under the conditions prevailing at the

le cas du *Marie Skou*, où même s'il n'y a pas eu pointage, non seulement l'observation était régulière et continue, mais encore le repère de relèvement a permis de faire et de noter des observations précises. Comme l'a établi l'examen préalable, le capitaine du *Marie Skou* a préparé d'après ces observations une sorte de pointage sommaire, que les intimés ont produit comme pièce à conviction. Ce pointage montre qu'en dépit de routes qui se coupaient, les deux navires ne se seraient pas croisés en position très rapprochée tribord à tribord, s'ils avaient tous deux poursuivi leur route respective de 288° (vrai) pour le *Marie Skou* et de 115° (vrai) pour le *Chitose Maru*. L'avocat des intimés n'a pas contesté cette prétention des appellants. Cependant, il a souligné qu'à 0025 le *Chitose Maru* a changé sa route à 120°, puis, à 125°, à 0027 ou 0028. Cela ne l'aurait pas placé sur une course d'abordage, mais, d'après l'avocat, cela l'aurait amené à quelques centaines de yards, donc en position très rapprochée, mettant ainsi en jeu la prudence du *Marie Skou*.

L'avocat de ce dernier signale cependant que le pointage ne permet pas de déceler rapidement une évolution mineure. La conclusion s'impose donc qu'en négligeant de faire le pointage, le *Marie Skou* n'a pas contribué à l'accident. Avant le changement de route, cela n'aurait pas permis de déceler un danger, mais aurait simplement confirmé ce que le capitaine du *Marie Skou* avait correctement déduit de ses observations au radar: les navires se croiseraient tribord à tribord en toute sécurité. Rien ne montre, dans les témoignages, qu'un pointage aurait prévenu du danger le capitaine du *Marie Skou* plus rapidement que ses observations visuelles et ce n'a pas été la conclusion du juge de première instance. Il convient aussi de remarquer que même si le *Marie Skou* avait été averti un peu plus tôt de cette position très rapprochée, il n'aurait pu ralentir sensiblement car, les routes se coupant, tout ralentissement aurait accru le danger d'abordage en empêchant le *Marie Skou* de demeurer le plus loin possible du point de rencontre.

Évidemment, s'il y avait une règle rendant le pointage obligatoire dans les conditions qui exis-

material time, those responsible for the omission of the plotting might have to be found equally guilty of a breach of such regulation irrespective of anything else. However, from the point of view of civil liability, those who, as a result of continuous, careful and systematic observations with notes and visual aids, rightly concluded that the courses of the two ships were leading to a safe starboard to starboard crossing cannot be put on par with those who, after insufficient, incomplete and erratic observations without notes or visual aids, wrongly anticipated a port to port crossing and made the improper manoeuvre that caused the collision.

3. Failure to comply with Rule 16(c).

This is effectively disposed of by what has just been said. When the presence of the *Chitose Maru* was detected, a close quarters situation was not indicated and her small alterations of course that subsequently created it could not be detected in proper time.

4. On the part of the *Marie Skou*, failure to proceed at a moderate speed.

Here again the crucial question is whether the speed did contribute to the collision. It is not the duty of the Court to decide whether, under present conditions, it is proper with radar to navigate a ship at a speed at which her stopping distance is greater than her range of visibility. In this particular case, as we have seen, the primary cause of the collision is not doubtful. It is the sudden starboard turn by the *Chitose Maru* that put her across the bow of the *Marie Skou*. This was clearly an improper manoeuvre and it is hard to see how it could be contended that those on board the *Marie Skou* should have anticipated it. However, unless they did, there was no reason for them to lessen their speed because, as previously noted, due to the fact that the courses were intersecting behind the *Marie Skou*, an early reduction in speed would have had the effect of bringing the intersecting point closer with consequent risk of collision unless the course of the ship as well as the speed was altered.

It is clear that in fog, unnecessary alterations of speed and of course are to be avoided because every alteration makes it more difficult for any

taient au moment critique, ceux qui ont omis de le faire pourraient être reconnus également coupables d'infraction à cette règle, indépendamment de tout autre fait. Cependant, en responsabilité civile, ceux qui, à la suite d'observations continues, attentives et systématiques, se servant de notes et de moyens visuels, ont conclu avec raison qu'en suivant leur route les deux navires se croiseraient tribord à tribord en toute sécurité, ne peuvent être assimilés à ceux qui, par suite d'observations insuffisantes, incomplètes et faites sans méthode, sans notes ou auxiliaires visuels, ont prévu à tort un croisement bâbord à bâbord et effectué la fausse manœuvre, cause de l'abordage.

3. Inobservation de la règle 16(c).

Ce point est réglé par ce qui précède. Lorsque la présence du *Chitose Maru* a été détectée, rien n'indiquait une position très rapprochée; les évolutions mineures de ce dernier qui ont amené ensuite cette position ne pouvaient être détectées à temps.

4. Navigation par le *Marie Skou* à une vitesse non modérée.

Ici encore le point essentiel est: la vitesse a-t-elle contribué à l'abordage? La Cour n'a pas à décider si, dans ces conditions, il est prudent de naviguer à l'aide du radar à une vitesse à laquelle la distance requise pour immobiliser un navire est supérieure à la limite de visibilité. Dans ce cas particulier, nous l'avons vu, la cause première de l'abordage est claire. C'est le brusque virage à tribord effectué par le *Chitose Maru* qui l'a placé en travers de la proue du *Marie Skou*. Il s'agit nettement d'une fausse manœuvre et il est difficile de voir comment on peut soutenir que les hommes du *Marie Skou* auraient dû la prévoir. Et à moins de l'avoir prévue, ils n'avaient pas de raisons de réduire la vitesse; en effet, on l'a vu, comme les routes se coupaient derrière le *Marie Skou*, une prompte réduction de vitesse aurait rapproché le point de rencontre, entraînant ainsi un risque d'abordage si le navire ne changeait pas à la fois de route et de vitesse.

Il est évident que dans la brume un navire doit éviter de modifier sans raison valable sa vitesse et sa route, car toute évolution complique

other ship to make a proper decision respecting her own course and speed. Here, the minor course alterations made by the *Chitose Maru* a few minutes before the accident were clearly not in accordance with good seamanship because they could not be promptly perceived by the other ship and were apt to cause confusion and uncertainty. In the absence of any indication of an impending close quarters situation, the master of the *Marie Skou* had no reason to anticipate a situation requiring a reduction of speed. As soon as he did, he ordered the engine stopped and reversed. Nothing shows that there was any delay in giving those orders and in executing them. Nothing shows that the necessity for doing this could have been perceived earlier. In fact, it is shown that the master of the *Marie Skou* did observe the starboard turn just as soon as it started to become apparent.

5. On the part of the *Marie Skou*, assuming the courses of the two vessels would lead to a starboard to starboard passing.

How can the *Marie Skou* be said to have been guilty of fault in so doing where this was a correct conclusion? The only reason for which this ultimately proved incorrect is the sudden turn. As we have just seen, this was clearly an improper manoeuvre that could not reasonably be anticipated.

6. On the part of the *Marie Skou*, going hard to port after sighting the port light of the *Chitose Maru*.

Even if this was an error, there is no evidence that it did contribute to the collision or increase the damage and no finding that it did. It is not suggested that the collision would not have occurred if this had not been done and it is not shown that it did increase the damage. On the contrary, it is fairly apparent that the only result of that manoeuvre was that the *Chitose Maru* was struck near the bow instead of amidships, a result that clearly tended to minimize the damage rather than to increase it.

At this point, one should note how much the facts of the instant case differ from those of the *British Aviator*³ case that was relied on in the Court below. In that case the *Crystal Jewel* was in much the same position as the *Chitose Maru*

les décisions d'un autre navire quant à sa route et à sa vitesse. Dans ce cas-ci, le *Chitose Maru* n'a pas observé les règles d'une bonne navigation car il a fait, quelques minutes avant l'accident, de légers changements impossibles à déceler tout de suite par l'autre navire et pouvant entraîner confusion et incertitude. Comme rien n'indiquait l'imminence d'une position très rapprochée, le capitaine du *Marie Skou* ne pouvait prévoir la nécessité d'une réduction de vitesse. Dès qu'il a décelé cette position, il a ordonné de stopper et de renverser la marche. Rien n'indique un retard indu quant à ces ordres ou à leur exécution. Rien n'indique qu'il aurait fallu en saisir plus tôt la nécessité. De fait, il est établi que le capitaine du *Marie Skou* a observé le virage à tribord dès que celui-ci est devenu apparent.

5. Supposition, par le *Marie Skou*, qu'en suivant leur route les deux navires se croiseraient tribord à tribord.

Comment peut-on dire que le *Marie Skou* s'est montré ici fautif, puisque sa supposition était exacte? Seul le brusque virage de l'autre navire l'a ensuite infirmée. Comme nous venons de le voir, c'était là nettement une fausse manœuvre, raisonnablement impossible à prévoir.

6. La manœuvre «toute à bâbord» du *Marie Skou*, après avoir aperçu le feu de bâbord du *Chitose Maru*.

Même si c'était une faute, rien ne prouve qu'elle ait contribué à l'abordage ou causé plus de dommages, et le juge de première instance n'a pas conclu dans ce sens. Personne ne soutient qu'autrement l'abordage ne se serait pas produit et rien ne prouve que la manœuvre ait aggravé les dommages. Au contraire, il semble bien que la seule conséquence de cette manœuvre a été d'amener le *Chitose Maru* à être frappé près de sa proue plutôt qu'en son milieu, ce qui a nettement diminué et non aggravé les dommages.

Ici il faut remarquer jusqu'à quel point les faits en l'espèce diffèrent de ceux de la cause du *British Aviator*³ sur laquelle s'est fondé le juge de première instance. Dans cette cause-là, le *Crystal Jewel* se trouvait à peu près dans la même

³ [1964] 2 Lloyd's Rep. 403; [1965] 1 Lloyd's Rep. 271.

³ [1964] 2 Lloyd's Rep. 403; [1965] 1 Lloyd's Rep. 271.

was in this case and like her, she made a succession of small alterations of course to starboard. However, the position of difficulty was created not by her but by the *British Aviator* turning to port, without which Sellers L.J. said (at p. 281) "there would in all probability have been no collision".

In that case therefore, where the blame was apportioned equally, bad seamanship had been displayed by one ship improperly making a succession of small alterations in course but then the crucial false manoeuvre had been made by the other ship turning across her bow. Here, on the contrary, the same ship, the *Chitose Maru*, did both. It is true that the *Marie Skou* did port her helm, but this was done after the wrong turn by the other ship and at the same time as her engine was ordered stopped and reversed, so that it was in no way the effective cause of the collision as in the case of the *British Aviator*.

Concerning the *Willowbranch*⁴ case, I must note what is in my view a major difference in the respective positions of the ships involved. The captain of the *Imperial Halifax*, the ship that stood in much the same situation as the *Marie Skou* in the present case, estimated the other to be approximately $1\frac{1}{2}$ miles ahead bearing 3° of the starboard bow. When the ships were about a mile apart, the angle appeared to have broadened to 4° . This clearly indicated a close quarters situation. Here, on the contrary, the corresponding figures are at 5.5 miles, 10° to starboard and at 2.5 miles, 15° to starboard. As previously stated, it was not contended before us that when those observations were made, a close quarters situation was indicated. It is true that a close quarters situation subsequently developed but this was solely due to the successive small alterations of course effected by the *Chitose Maru*, contrary to good seamanship. These were such that they could not readily be detected and certainly were not to be anticipated.

While it is a fact that plotting was omitted by the master of the *Marie Skou* as it was by the master of the *Imperial Halifax*, the latter did not like him put himself in the situation of being

situation que le *Chitose Maru* et, comme ce dernier, il avait fait une succession de légers changements de route à tribord. Cependant, ce n'est pas lui mais le *British Aviator* qui a créé le danger en virant à bâbord, sans quoi, d'après Lord Sellers (p. 281) [TRADUCTION] «l'abordage n'aurait vraisemblablement pas eu lieu».

Dans cette cause-là, où la responsabilité a été également répartie, un des navires avait mal manœuvré en se livrant à une succession de légers changements de route, mais la fausse manœuvre cruciale avait été faite par l'autre navire, virant en travers de la proue du premier navire. Ici au contraire, le même navire, le *Chitose Maru* a commis ces deux fautes. Sans doute le *Marie Skou* est-il venu sur bâbord, mais seulement après le mauvais virage de l'autre navire, tout en stoppant et en renversant la marche; ce ne fut donc en aucune façon la cause immédiate de l'abordage, comme dans la cause du *British Aviator*.

Quant à la cause du *Willowbranch*⁴, je dois faire remarquer ce qui à mon avis constitue une différence majeure dans les situations respectives des navires impliqués. Le capitaine de l'*Imperial Halifax*, navire qui se trouvait dans une situation très semblable à celle du *Marie Skou*, a estimé que l'autre navire était à environ un mille et demi en avant, 3° à tribord. Lorsque les navires se trouvaient environ à un mille d'écart, l'angle semble s'être élargi jusqu'à 4° . Cela indiquait nettement une position très rapprochée. Ici au contraire, les chiffres correspondants sont $5\frac{1}{2}$ milles 10° à tribord, et $2\frac{1}{2}$ milles 15° à tribord. Nous l'avons vu, on n'a pas soutenu devant cette Cour qu'au moment même de ces observations une position très rapprochée était évidente. Il est vrai qu'une position de ce genre a surgi ensuite, mais cela est dû uniquement à la mauvaise manœuvre que constituait la succession de légers changements du *Chitose Maru*. Ces changements étaient difficiles à déceler et très certainement imprévisibles.

Bien qu'en fait le capitaine du *Marie Skou* ait omis de faire le pointage, tout comme le capitaine de l'*Imperial Halifax*, ce dernier n'a pu prouver, à l'instar de son collègue, qu'une observation

⁴ [1964] S.C.R. 402, 45 D.L.R. (2d) 339.

* [1964] R.C.S. 402, 45 D.L.R. (2d) 339.

able to show that by having continuous precise observation made with the help of a bearing marker and of periodic notes on a pad, he had effectively obtained all the information that plotting would have provided so that the omission of the plotting was in effect only a technical violation of the rule of good seamanship that requires it rather than misuse of radar.

Concerning the case of the *Verena*⁵, it must similarly be noted that a close quarters situation was indicated to the *Grepas* when the presence of the other ship was first detected. She was, it is said, "on a practically opposite course" (per Willmer L.J., at p. 135). There was, therefore, at that time, a duty either to take "early and substantial action" to avoid that situation or to stop her engines and this is what she failed to do until it was too late.

On the whole, I must conclude that on the findings of fact made by the learned trial judge with the assistance of his two assessors, it cannot be said that the *Marie Skou* did commit any fault contributing to the collision, while the *Chitose Maru* is clearly guilty of a fault so contributing.

I would therefore allow the appeal, set aside the decision of the Exchequer Court in so far as the *Marie Skou* was held guilty of a fault having contributed to the collision and direct judgment against the respondents in favour of the appellants for the damages from the collision with interest thereon at five per cent per annum and order that, failing an agreement between the parties as to the amount of such damages, there shall be a reference to the proper officer of the Exchequer Court to assess the same, the appellants to have their costs in this Court and in the Exchequer Court of Canada including any reference taken in accordance with the present judgment.

*Appeal and cross-appeal dismissed with costs,
PIGEON J. dissenting.*

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

Solicitors for the respondents: Owen, Bird & McDonald, Vancouver.

continue et précise à l'aide d'un repère de relèvement, ainsi que des notes périodiques sur un bloc, lui avaient effectivement donné tous les renseignements qu'aurait fournis un pointage, de sorte que cette omission ne constituait qu'une infraction en droit strict aux règles de la navigation qui exigent le pointage, et n'était pas, en fait, un mauvais usage du radar.

Quant à la cause du *Verena*⁵, il convient également de remarquer que le *Grepas* a pu déceler une position très rapprochée lorsqu'il a constaté la présence de l'autre navire. Lord Willmer a dit: [TRADUCTION] «cet autre navire se trouvait sur une route presque opposée» (p. 135). Il fallait donc alors nécessairement ou bien «mancœuvrer de bonne heure et franchement» pour éviter la situation, ou bien stopper, ce qu'on a fait trop tard.

Dans l'ensemble, je dois conclure que, selon les conclusions auxquelles avec l'aide de ses deux assesseurs le savant juge de première instance en est venu sur les faits, on ne peut pas affirmer que le *Marie Skou* a commis une faute contribuant à l'abordage, alors que le *Chitose Maru* en a clairement commis une.

J'accueillerais donc le pourvoi, j'infirmerais la décision de la Cour de l'Échiquier selon laquelle une faute du *Marie Skou* aurait contribué à l'abordage; je me prononcerais contre les intimés et en faveur des appellants quant aux dommages entraînés par l'abordage, avec intérêt à cinq pour cent l'an; à défaut d'entente entre les parties quant au montant de ces dommages-intérêts, je prescrirais le renvoi au fonctionnaire compétent de la Cour de l'Échiquier qui fixerait ledit montant; les appellants ayant droit aux dépens devant cette Cour et devant la Cour de l'Échiquier du Canada, y compris ceux de tout renvoi en conformité du présent jugement.

*Appel et appel incident rejetés avec dépens,
LE JUGE PIGEON étant dissident.*

Procureurs des appelantes: Macrae, Montgomery, Hill & Cunningham, Vancouver.

Procureurs des intimés: Owen, Bird & McDonald, Vancouver.