

T-553-76

T-553-76

**The Queen (Plaintiff)**

v.

**The Ship Golden Robin, Warwick Shipping Limited, James T. Reid, Golden Eagle Canada Limited and Joseph Fearon (Defendants)**

Trial Division, Walsh J.—Montreal, July 19; Ottawa, August 10, 1976.

*Practice—Motion to dismiss action against defendant Golden Eagle Canada Limited—No reasonable cause of action—Motion by Golden Eagle Canada Limited, owners of oil cargo, to strike all allegations against it—Claim that other defendants negligent under Canada Shipping Act, Pilotage Act, Oil Pollution Prevention Regulations, Fisheries Act, Contributory Negligence Act and doctrine of res ipsa loquitur—No specific allegations against Golden Eagle Canada Limited—Only claim is based on rule in Rylands v. Fletcher—Rule inapplicable—Motion by Golden Eagle Canada Limited maintained and plaintiff's action against it dismissed—Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 734(1)—Fisheries Act, R.S.C. 1970, c. F-14—Oil Pollution Prevention Regulations, P.C. 1971-2005—Pilotage Act, S.C. 1970-71-72, c. 52—Contributory Negligence Act, R.S.N.B. 1973, c. C-19.*

Statement of claim relies mainly on sections 727, 728, 730 and 734 of *Canada Shipping Act* and doctrine of *res ipsa loquitur* but contains no specific allegation against Golden Eagle Canada Limited in its quality as owner of oil or any suggestion that anything inherent in the oil contributed to the occurrence of the damage. Plaintiff admits that no other statute referred to in the statement of claim establishes liability of Golden Eagle Canada Limited arising out of ownership of oil. The *Oil Pollution Prevention Regulations* do not make the owners of the oil liable and there is no suggestion in the statement of claim that the owners of the oil had anything to do with the discharge of the oil, which would make them liable under the *Fisheries Act*. Defendant relies on *The Queen v. Ionian Maritime Co. Ltd.* where a similar action was dismissed on grounds that Governor in Council has not prescribed any class of vessel to which section 734(1)(b) of the *Canada Shipping Act* would apply.

*Held*, motion is allowed. Plaintiff's only argument for holding owners of oil cargo liable is based on doctrine in *Rylands v. Fletcher*. Since oil escaped through no alleged fault of owner and after it had passed out of its control, the doctrine is not applicable. In any event oil is not inherently a dangerous substance although it could have been made so by statute if regulations giving effect to section 734 of *Canada Shipping Act* had been promulgated. There is no reason to disagree with finding of Addy J. in *The Queen v. Ionian Maritime Co. Ltd.*

**La Reine (Demanderesse)**

c.

**Le navire Golden Robin, Warwick Shipping Limited, James T. Reid, Golden Eagle Canada Limited et Joseph Fearon (Défendeurs)**

Division de première instance, le juge Walsh—Montréal, le 19 juillet; Ottawa, le 10 août 1976.

*Pratique—Requête pour rejet de l'action prise contre la défenderesse Golden Eagle Canada Limited—Aucune cause raisonnable d'action—Requête de Golden Eagle Limited, propriétaire d'une cargaison de mazout, aux fins de radier les allégations la concernant—Allégation que les autres défendeurs sont coupables de négligence en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, de la Loi sur le pilotage, du Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures, de la Loi sur les pêcheries, de la Loi sur la négligence contributive et de la doctrine res ipsa loquitur—Aucune allégation précise contre Golden Eagle Canada Limited—Demande repose uniquement sur la règle établie dans Rylands c. Fletcher—Inapplicabilité de la règle—Il est fait droit à la requête de Golden Eagle Canada Limited et l'action de la demanderesse qui la concerne est rejetée—Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 734(1)—Loi sur les pêcheries, S.R.C. 1970, c. F-14—Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures, C.P. 1971-2005—Loi sur le pilotage, S.C. 1970-71-72, c. 52—Loi sur la négligence contributive, S.R.N.-B. 1973, c. C-19.*

La déclaration repose principalement sur les articles 727, 728, 730 et 734 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et la doctrine *res ipsa loquitur* mais ne contient aucune allégation précise contre Golden Eagle Canada Limited en sa qualité de propriétaire du mazout ou n'allègue aucunement qu'un élément inhérent au mazout a été la cause du dommage. La demanderesse admet qu'aucune autre loi citée dans sa déclaration n'établit la responsabilité de Golden Eagle Canada Limited en tant que propriétaire du mazout. Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* ne prévoit pas la responsabilité des propriétaires des hydrocarbures et la déclaration n'allègue aucunement que les propriétaires de la cargaison ont eu quelque chose à voir avec le déversement du mazout, ce qui les aurait rendus responsables en vertu de la *Loi sur les pêcheries*. La défenderesse invoque *La Reine c. Ionian Maritime Co. Ltd.* qui a rejeté une action semblable pour les motifs que le gouverneur en conseil n'avait prescrit aucune catégorie de navires à laquelle s'appliquait l'article 734(1)(b) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

*Arrêt*: la requête est accueillie. Le seul argument invoqué par la demanderesse pour tenir responsables les propriétaires de la cargaison de mazout, repose sur la doctrine énoncée dans l'arrêt *Rylands c. Fletcher*. Puisqu'il y a eu écoulement du mazout sans qu'on allègue la faute du propriétaire et que le mazout n'était plus sous sa dépendance, la doctrine ne s'applique pas. Quoiqu'il en soit, le mazout n'est pas considéré comme une substance dangereuse en elle-même mais il aurait pu en être autrement en vertu de l'article 734 de la *Loi sur la marine*

*The Queen v. Ionian Maritime Co. Ltd.* (1976) (unreported, T-2288-75); *Rylands v. Fletcher* (1868) L.R. 3 H.L. 330; *Read v. Lyons* [1947] A.C. 146, applied.

## MOTION.

## COUNSEL:

*R. Hynes* for plaintiff.  
*P. G. Côté* for defendants.

## SOLICITORS:

*Deputy Attorney General of Canada* for plaintiff.  
*Ogilvy, Cope, Porteous, Montgomery, Renault, Clarke & Kirkpatrick*, Montreal, for defendants.

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

WALSH J.: This is a motion on behalf of defendant Golden Eagle Canada Limited for an order striking the allegations in the statement of claim and conclusions concerning defendant Golden Eagle Canada Limited on the grounds that they do not disclose any reasonable cause of action or grounds on which the said defendant could be held liable for the damages alleged in the statement of claim and that they are abusive of the process of the Court.

The accompanying application for dismissal of plaintiff's action against said defendant supported by affidavit sets out that Golden Eagle Canada Limited was at all material times the owner of 25,968 long tons of bunker "C" oil which was loaded on board the ship *Golden Robin* owned by defendant Warwick Shipping Limited, that on September 28th, 1974, the *Golden Robin* left Montreal, Quebec for Dalhousie, New Brunswick, with the said cargo and on September 30th, 1974, while navigating in the navigational channel of Dalhousie Harbour, sustained extensive damage to her hull structure with the result that the cargo of bunker "C" oil began discharging into the waters of Dalhousie Harbour and surrounding water, that the cargo was not under the care and/or control of defendant Golden Eagle Canada Limited and in fact Golden Eagle Canada Limited has instituted

*marchande du Canada* si on avait établi des règlements pour donner effet à cet article. Il n'y a aucun motif de ne pas adopter les conclusions du juge Addy dans l'arrêt *La Reine c. Ionian Maritime Co. Ltd.*

Arrêts appliqués: *La Reine c. Ionian Maritime Co. Ltd.* (1976) (non publié, T-2288-75); *Rylands c. Fletcher* (1868) L.R. 3 H.L. 330; *Read c. Lyons* [1974] A.C. 146.

## REQUÊTE.

## AVOCATS:

*R. Hynes* pour la demanderesse.  
*P. G. Côté* pour les défendeurs.

## PROCUREURS:

*Le sous-procureur général du Canada* pour la demanderesse.  
*Ogilvy, Cope, Porteous, Montgomery, Renault, Clarke & Kirkpatrick*, Montréal, pour les défendeurs.

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement rendus par*

LE JUGE WALSH: Cette requête de la défenderesse Golden Eagle Canada Limited sollicite une ordonnance aux fins de radier les allégations et les conclusions de la déclaration qui la concernent, parce qu'elles ne révèlent aucune cause raisonnable d'action ou aucun motif pour lequel elle pourrait être tenue responsable des dommages allégués dans la déclaration, et qu'elles constituent un emploi abusif des procédures de la Cour.

Une autre requête, appuyée d'un affidavit, demande le rejet de l'action de la demanderesse prise contre ladite défenderesse et expose que Golden Eagle Canada Limited était pendant toute la période qui nous intéresse le propriétaire des 25,968 tonnes fortes de mazout catégorie «C» qui se trouvaient à bord du navire *Golden Robin*, propriété de la défenderesse Warwick Shipping Limited; que le 28 septembre 1974, ce navire et sa cargaison ont quitté le port de Montréal (Québec) à destination de Dalhousie (Nouveau-Brunswick); que le 30 septembre 1974, alors qu'il avançait dans le chenal du port de Dalhousie, il subit des avaries considérables à la charpente de sa coque, si bien que la cargaison de mazout catégorie «C» commença à se déverser dans les eaux du port et des environs; que la cargaison n'était pas sous la garde ou le contrôle de la défenderesse Golden Eagle

proceedings in connection therewith against Her Majesty The Queen bearing record No. T-3325-75 of this Court, that under section 734(1)(b) of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9 the Governor in Council has not prescribed any class of vessel to which the said paragraph would apply and that the provisions of the *Pilotage Act*, S.C. 1970-71-72, c. 52, the *Oil Pollution Prevention Regulations*, P.C. 1971-2005 made pursuant to the *Canada Shipping Act*, the *Fisheries Act*, R.S.C. 1970, c. F-14, and the *Contributory Negligence Act*, R.S.N.B. 1973, c. C-19, all of which are referred to in the statement of claim do not concern it.

An examination of the statement of claim indicates that defendant James T. Reid was the Master of the ship at the material time in the employment of the defendant Warwick Shipping Limited as owners and that defendant Joseph Fearon is a licensed pilot who had the care and control of the ship while she was proceeding to the government wharf at Dalhousie, New Brunswick, at about 4:00 a.m. on September 30th, 1974, when the vessel struck something and began discharging its cargo of bunker "C" oil, before proceeding to its intended berthage where the remainder of the cargo was removed. The oil discharged was dispersed by the winds and tides and was harmful and deleterious to marine life and wildfowl as well as fouling the waters and beaches of the Bay of Chaleur and represented a hazard to navigation and shipping and constituted a private, public and statutory nuisance causing damage both to the property of Her Majesty and property which Her Majesty had by statute and common law a duty to protect from damage. The cost of cleaning up and removing the oil exceeds \$195,000 which plaintiff claims from the defendants. It is alleged that defendant Warwick Shipping Limited is liable by virtue of sections 727, 728, 730 and 734 of the *Canada Shipping Act*<sup>1</sup> and that the oil emission was caused by the negligence of the defendants, their officers, servants and pilot, acting in the course of their employment because the normal approach method used to enter Dalhousie Harbour was not followed, the Master of the vessel failed to

<sup>1</sup> R.S.C. 1970, c. S-9.

Canada Limited qui, en fait, a institué des procédures (n° du greffe: T-3325-75 de cette cour) contre Sa Majesté la Reine en rapport avec cette affaire; que le gouverneur en conseil n'a prescrit aucune catégorie de navires à laquelle s'applique l'alinéa 734(1)(b) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, c. S-9; et que les dispositions de la *Loi sur le pilotage*, S.C. 1970-71-72, c. 52, le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*, C.P. 1971-2005, édicté en application de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur les pêcheries*, S.R.C. 1970, c. F-14, et la *Loi sur la négligence contributive*, S.R.N.-B. 1973, c. C-19, qui sont tous cités dans la déclaration, ne la concernent pas.

Une analyse de la déclaration démontre que le défendeur James T. Reid était, à l'époque pertinente, le capitaine du navire, qu'il était au service de la défenderesse Warwick Shipping Limited, propriétaire du navire, et que le défendeur Joseph Fearon est le pilote breveté qui avait la garde et le contrôle du navire alors qu'il se dirigeait vers le quai du gouvernement à Dalhousie, vers 4h00 le matin du 30 septembre 1974, lorsque le navire heurta quelque chose et commença à déverser sa cargaison de mazout catégorie «C», avant qu'il n'arrive à son poste de mouillage où le reste de la cargaison a été déchargé. Le mazout ainsi libéré, nuisible et nocif pour la vie et la faune aquatiques, se répandit à la faveur du vent et des marées, souillant les eaux et les plages de la baie des Chaleurs et constituant un danger pour la navigation et le transport; elle devint une nuisance privée, publique et interdite par la loi en causant des dommages à la fois à la propriété de Sa Majesté et à celle que Sa Majesté a le devoir de protéger en vertu des lois et du *common law*. La demanderesse réclame des défendeurs les frais occasionnés par le nettoyage et l'enlèvement du mazout, lesquels dépassent la somme de \$195,000. Elle allègue que la défenderesse Warwick Shipping Limited est responsable en vertu des articles 727, 728, 730 et 734 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*<sup>1</sup>, et que l'écoulement de mazout a été causé par la négligence des défendeurs, de leurs dirigeants, leurs préposés et leur pilote qui agissaient dans l'exécution de leurs fonctions, parce que la

<sup>1</sup> S.R.C. 1970, c. S-9.

inform himself of the method of approach the pilot was intending to use and was unfamiliar with Dalhousie Harbour and failed to inform himself, that the pilot relied on local knowledge following his line of approach and failed to give adequate instructions to direct the ship on a course which would have avoided the accident or to alter her speed and course, that the vessel did not have properly qualified officers and men on the bridge at the time, that there was a failure to carry or to make proper use of adequate charts or to observe or to recognize navigational aids, that they did not have or make proper use of navigational equipment, and similar allegations of negligence. The doctrine of *res ipsa loquitur* is also invoked on the basis that the discharge of oil into the sea would not ordinarily occur without negligence on the part of the defendants. Nowhere is there any specific allegation against defendant Golden Eagle Canada Limited in its quality as owner of the oil. There is no suggestion that there was anything inherent in the oil itself which contributed in any way to the occurrence of the damages.

Section 734(1) of the *Canada Shipping Act* reads as follows:

734. (1) Subject to section 735,

(a) the owner of a ship that carries a pollutant in bulk, or

(b) the owner of a ship that carries a pollutant in bulk and the owner or owners of that pollutant, if the ship is of a class prescribed by the Governor in Council as a class to which this paragraph applies,

in a case described in paragraph (a) is liable or, in a case described in paragraph (b) are jointly and severally liable

(c) for the costs and expenses of and incidental to the taking of any action authorized by the Governor in Council to repair or remedy any condition that results from the discharge of a pollutant in waters to which this Part applies that is caused by or is otherwise attributable to that ship, or to reduce or mitigate any damage to or destruction of life or property that results from or may reasonably be expected to result from such discharge, to the extent that such costs and expenses can be established to have been reasonably incurred in the circumstances, and

(d) for all actual loss or damage incurred by Her Majesty in right of Canada or a province or any other person resulting

méthode d'approche normale utilisée pour s'engager dans le port de Dalhousie n'a pas été suivie, parce que le capitaine du navire a omis de se renseigner sur la méthode d'approche que le pilote avait l'intention d'utiliser et parce qu'il n'était pas familier avec le port de Dalhousie et a omis de se renseigner. Selon la déclaration, le pilote s'est fié à l'expérience locale pour suivre sa ligne d'approche et a négligé de donner des instructions appropriées pour diriger le navire suivant une direction qui aurait évité l'accident, ou de modifier sa vitesse ou sa route. Toujours suivant la déclaration, il n'y avait pas sur le pont du navire, à ce moment-là, d'hommes et d'officiers suffisamment compétents; on a omis d'emporter ou d'utiliser à bon escient des cartes de navigation appropriées ou d'observer ou de distinguer les aides à la navigation; et les défendeurs ne disposaient pas d'un équipement de navigation suffisant ou ne s'en sont pas servis d'une façon convenable. La déclaration comporte d'autres allégations semblables de négligence. La demanderesse soulève également la doctrine *res ipsa loquitur* en faisant valoir que l'écoulement du mazout dans la mer ne se serait normalement pas produit sans la négligence des défendeurs. On ne retrouve aucune allégation précise contre la défenderesse Golden Eagle Canada Limited en sa qualité de propriétaire du mazout. Rien ne laisse entendre qu'un élément inhérent au mazout ait contribué de quelque façon à causer les dommages.

L'article 734(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* se lit comme suit:

734. (1) Sous réserve de l'article 735,

a) le propriétaire d'un navire qui transporte un polluant en vrac, ou

b) le propriétaire d'un navire qui transporte un polluant en vrac et le ou les propriétaires de ce polluant, si le navire est d'une catégorie prescrite par le gouverneur en conseil comme étant une catégorie à laquelle s'applique le présent alinéa,

dans un cas visé à l'alinéa a) est responsable ou, dans un cas visé à l'alinéa b) sont solidairement responsables

c) des frais et dépenses directs et indirects relatifs à toutes mesures autorisées par le gouverneur en conseil en vue de redresser la situation qui résulte du déversement d'un polluant dans des eaux auxquelles la présente Partie s'applique, déversement qui est causé par ce navire ou lui est autrement attribuable, ou pour réduire ou atténuer tout dommage causé à la vie ou aux biens qui résulte ou risque normalement de résulter de ce déversement pour autant qu'on puisse établir que ces frais et dépenses ont été normalement encourus dans les circonstances, et

d) de l'intégralité de la perte ou des dommages réels subis par Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province ou par

from the discharge of a pollutant into waters to which this Part applies that is caused by or is otherwise attributable to that ship,

and such costs and expenses and actual loss or damage are recoverable, with costs, in the case of costs and expenses referred to in paragraph (c), by the person authorized by the Governor in Council to take the action or if that person is the Minister, by Her Majesty in right of Canada, and, in case of actual loss or damage referred to in paragraph (d), by Her Majesty in right of Canada or a province or the other person that incurred that loss or damage.

I have underlined the words in paragraph (b) "if the ship is of a class prescribed by the Governor in Council as a class to which this paragraph applies" since it is conceded by counsel for plaintiff that no such regulations have ever been promulgated. It follows that there is no way in which the owners of the pollutant, in this case the bunker oil, can be held liable under the said section 734. Plaintiff's counsel was also forced to admit at the hearing that none of the other statutes referred to in the statement of claim had any direct bearing in establishing liability of defendant Golden Eagle Canada Limited arising out of the ownership of the oil.

I have examined the *Oil Pollution Prevention Regulations* P.C. 1971-2005 which were filed and find that they merely are concerned with ships carrying, loading and unloading oil and that no ship shall discharge oil into the waters. There is nothing in them making the owners of the oil liable. The *Fisheries Act* merely provides that no person shall throw overboard or deposit or permit the deposit of a deleterious substance, and there is no suggestion in the statement of claim that the owners of the cargo had anything to do with the discharge of the oil.

Reference was made by defendant to an unreported judgment of my brother, Addy J. dated May 3, 1976, of *The Queen v. Ionian Maritime Co. Ltd.* No. T-2288-75<sup>2</sup> in which two ships collided causing the discharge of bunker "C" oil owned by defendant Metropolitan Petroleum Co., result-

<sup>2</sup> [Reasons for judgment not distributed—Ed.]

une autre personne résultant du déversement d'un polluant dans des eaux auxquelles s'applique la présente Partie, déversement qui est causé par ce navire ou lui est autrement attribuable,

<sup>a</sup> et ces frais et dépenses ainsi que la perte ou les dommages réels peuvent être recouverts, avec frais, dans le cas des frais et dépenses mentionnés à l'alinéa c), par la personne autorisée par le gouverneur en conseil à prendre les mesures ou, si cette personne est le Ministre, par Sa Majesté du chef du Canada et, dans le cas de perte ou de dommage réels mentionnés à l'alinéa <sup>b</sup> d) par Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province ou l'autre personne ayant subi cette perte ou ce dommage.

Dans l'alinéa b) j'ai souligné les mots «si le navire est d'une catégorie prescrite par le gouverneur en conseil comme étant une catégorie à laquelle s'applique le présent alinéa» vu que l'avocat de la demanderesse admet que de tels règlements n'ont jamais été promulgués. Il s'ensuit que les propriétaires de la substance polluante, en l'espèce le mazout, ne peuvent en aucune façon être tenus responsables en vertu de l'article 734. L'avocat de la demanderesse a dû admettre à l'audience qu'aucune des autres lois mentionnées dans la déclaration n'avait de portée directe pour établir la responsabilité de la défenderesse Golden Eagle Canada Limited résultant de la propriété du mazout.

J'ai examiné le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* C.P. 1971-2005 qui a été versé au dossier et je constate qu'il se rapporte simplement aux navires qui transportent, chargent et déchargent des hydrocarbures, et qu'aucun navire ne doit déverser des hydrocarbures dans les eaux. Rien dans ce règlement ne prévoit la responsabilité des propriétaires des hydrocarbures. La *Loi sur les pêcheries* dispose simplement qu'aucune personne ne doit jeter par-dessus bord, ou déposer ou permettre de déposer une substance nocive, et la déclaration n'allègue aucunement que les propriétaires de la cargaison ont eu quelque chose à voir avec le déversement du mazout.

<sup>i</sup> Le défendeur a cité un jugement non publié que mon collègue le juge Addy a rendu le 3 mai 1976: *La Reine c. Ionian Maritime Co. Ltd.* n° du greffe: T-2288-75<sup>2</sup>. Dans cette affaire-là, il s'agissait d'un abordage qui a provoqué l'écoulement de mazout catégorie «C», appartenant à la défenderesse Met-

<sup>2</sup> [Motifs du jugement non circulés—Éd.]

ing in substantial clean-up expenses. The facts appear to be identical with the present case. On motion to dismiss the action brought against defendant Metropolitan Petroleum Co. on the grounds that even if the facts alleged in the action were true, it had no liability to plaintiff since under section 734(1)(b) the Governor in Council has not prescribed any class of vessel to which the said paragraph would apply, Addy J. granted the motion and dismissed the action as against the said defendant.

Plaintiff's only argument for holding the owners of the oil cargo liable is based on the case of *Rylands v. Fletcher*<sup>3</sup>, placing liability on the owner for the escape of dangerous substances. Subsequent interpretations of this case emphasize that a defendant cannot avail himself of the absence of all negligence on his part or of those over whom he has any measure of control, but that if he keeps a dangerous substance he does so at his own risk and is excused only for an escape caused by an act of God or the unexpected and malicious intervention of strangers. In commenting on this case, Fleming<sup>4</sup> at page 281 states that it has found favour in recent times with the proponents of "enterprise liability" by virtue of which anyone whose activity entails exceptional peril to others notwithstanding all reasonable safety precautions should fairly treat all typical harm resulting from it as a cost item which can be absorbed in pricing and passed on to the consumer. In analyzing the jurisprudence with respect to objects classified as "dangerous things" he states at page 285: "Water, gas, electricity and many other *Rylands v. Fletcher* objects are perfectly usual, and in order to attract the rule there must be both an extraordinary user of the land and the object must in the circumstances be classifiable as dangerous". Under the heading "Escape" he states at page 286:

ropolitan Petroleum Co., et occasionné des dépenses de nettoyage importantes. Les faits paraissent identiques à ceux en l'espèce. La requête demandait le rejet de l'action intentée contre la défenderesse Metropolitan Petroleum Co., pour les motifs que même si les faits invoqués au soutien de l'action étaient vrais, elle n'était pas responsable vis-à-vis la demanderesse puisque le gouverneur en conseil n'avait prescrit aucune catégorie de navires à laquelle s'appliquait l'alinéa 734(1)b), et le juge Addy a accueilli la requête et rejeté l'action.

Le seul argument invoqué par la demanderesse pour tenir responsables les propriétaires de la cargaison de mazout, repose sur l'arrêt *Rylands c. Fletcher*<sup>3</sup>, qui rend le propriétaire responsable de l'écoulement de substances dangereuses. Des interprétations subséquentes de cet arrêt font ressortir qu'un défendeur ne peut invoquer l'absence de toute négligence de sa part ou de la part des personnes sur lesquelles il a un certain moyen de contrôle, mais que s'il conserve une substance dangereuse, il le fait à ses propres risques et il ne sera dégagé que si l'écoulement résulte d'un cas de force majeure ou du fait imprévu et malicieux de tierces personnes. Dans ses commentaires sur cet arrêt, Fleming<sup>4</sup> affirme à la page 281 qu'il a trouvé dernièrement un appui chez les tenants de la théorie sur la «responsabilité de l'entreprise hasardeuse», selon laquelle toute personne dont l'activité comporte de graves dangers pour les autres malgré toutes les mesures de précautions raisonnables, devrait considérer tous les dommages particuliers qui en résultent comme s'il s'agissait d'un poste du prix de revient qui peut être absorbé dans le prix et refilé par la suite au consommateur. En analysant la jurisprudence sur les objets considérés comme étant des «choses dangereuses» il affirme à la page 285: [TRADUCTION] «L'eau, le gaz, l'électricité et plusieurs autres objets semblables à ceux de l'affaire *Rylands c. Fletcher* sont tout à fait ordinaires et, si on veut leur appliquer la règle, deux conditions sont nécessaires: un usager occasionnel de la propriété et un objet qui, dans les circonstances, doit pouvoir être considéré comme dangereux». Sous la rubrique «Fuite» il déclare à la page 286:

<sup>3</sup> (1866) L.R. 1 Ex. 265, affd. (1868) L.R. 3 H.L. 330.

<sup>4</sup> *Law of Torts*, 4th ed., 1971.

<sup>3</sup> (1866) L.R. 1 Ex. 265, confirmé (1868) L.R. 3 H.L. 330.

<sup>4</sup> *Law of Torts*, 4<sup>e</sup> éd., 1971.

The severest brake on future expansion of the rule in *Rylands v. Fletcher* was applied when the House of Lords in *Read v. Lyons* [1947] A.C. 146 insisted that there must be an escape of the dangerous substance from land under the control of the defendant to a place outside his occupation.

In the present case the oil, even if it can be considered to be a "dangerous substance" was no longer under the control of the defendant but under the control of the carrier at the time when it escaped and I find it difficult to apply the rule in *Rylands v. Fletcher* so as to hold the defendant Golden Eagle Canada Limited liable for the escape of the oil through no fault on its part and after it had passed out of its control, merely because it was the owner of this oil, which if it does leak into the sea while being carried to its destination can undoubtedly cause damage. Even under the rule of *Rylands v. Fletcher* if the escape was due to the deliberate act of a stranger, which could not have been anticipated, liability is excluded, and while ship collisions do take place and ships do founder causing oil to escape, it seems to be going rather far to say that this is something which could or should have been anticipated by the owners of the oil so as to make them liable. If there were some allegation that they had knowingly caused the oil to be shipped in a vessel which they knew to be unseaworthy, or if there were some allegation that the oil cargo was not what it was claimed to be and that some inherent quality or defect in same had contributed to or caused its escape, then the situation would of course have been entirely different, but there would then have been a direct allegation of fault against said defendant.

Oil is a cargo which is of necessity widely carried throughout the world and while the escape of it can cause severe damage, as in the present case, I do not think it would be proper to look upon it as an inherently dangerous substance. Furthermore, had it been intended to make the owner of same responsible in all cases for damages resulting from such spills this could easily have been done in the *Canada Shipping Act* by virtue of section 734 if regulations to give effect to that section had been made. The fact that such regulations have never been made is not without its significance and in the absence of statutory authority creating the liability, I can find no common law liability on the

[TRADUCTION] L'entrave la plus sérieuse au développement de la règle établie dans *Rylands c. Fletcher* vient de la Chambre des Lords qui, dans *Read c. Lyons* [1947] A.C. 146 a maintenu qu'il devait y avoir une fuite de la substance dangereuse provenant de la propriété sous la dépendance du défendeur, et s'étendant à un endroit qu'il n'occupe pas.

En l'espèce, même si le mazout peut être considéré comme une «substance dangereuse» il n'était plus sous la dépendance de la défenderesse, mais sous celle du transporteur au moment de son écoulement, et il m'est difficile d'appliquer la règle établie dans *Rylands c. Fletcher* de manière à tenir la défenderesse Golden Eagle Canada Limited responsable de l'écoulement de mazout alors qu'il n'y a aucune faute de sa part et que le mazout n'était plus sous sa dépendance, simplement parce qu'elle était propriétaire de ce mazout qui, s'il s'écoule dans la mer pendant son transport, peut certainement causer des dommages. Même en vertu de la règle établie dans *Rylands c. Fletcher*, si l'écoulement provient du fait délibéré d'un tiers, qu'on ne pouvait prévoir, la responsabilité est exclue; et bien qu'il y ait effectivement des abordages et que des navires sombrent, causant ainsi l'écoulement de pétrole, il semble que ce serait aller trop loin que de dire que le propriétaire du pétrole aurait pu ou dû prévoir cette éventualité et que, de ce fait, il est responsable. Si on allègue qu'il a sciemment fait transporter le pétrole à bord d'un navire dont il connaissait le mauvais état de navigabilité, ou encore si on allègue que la cargaison de pétrole n'était pas ce qu'elle devait être et qu'une qualité ou un défaut inhérents ont contribué à l'écoulement ou en ont été la cause, la situation serait alors complètement différente, mais il y aurait alors une allégation directe de faute contre le propriétaire.

Il s'effectue nécessairement un transport considérable de pétrole à travers le monde et, bien que son écoulement puisse, comme en l'espèce, causer des dommages considérables, je ne crois pas qu'il soit convenable de le considérer comme une substance dangereuse en elle-même. De plus, si l'on avait eu l'intention de rendre le propriétaire du pétrole responsable, dans tous les cas, des dommages occasionnés par les fuites de cette substance, il aurait été facile de le faire en vertu de l'article 734 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* si on avait établi des règlements pour donner effet à cet article. Le fait que de tels règlements n'ont jamais été adoptés est révélateur et, la loi étant

basis of the application of the rule in *Rylands v. Fletcher*. I therefore see no reason to disagree with the finding of my brother Addy J. in the aforementioned case of *The Queen v. Ionian Maritime Co. Ltd.*

#### JUDGMENT

The motion of defendant Golden Eagle Canada Limited to strike all allegations in the statement of claim concerning it and conclusions against it is maintained and plaintiff's action in so far as it concerns said defendant is dismissed with costs.

muette sur le sujet, je ne puis conclure à une responsabilité en vertu du *common law* qui soit fondée sur la règle établie dans *Rylands c. Fletcher*. Je ne vois donc aucun motif de ne pas adopter les conclusions de mon collègue le juge Addy dans l'arrêt *La Reine c. Ionian Maritime Co. Ltd.*, précité.

#### JUGEMENT

*b* Il est fait droit à la requête de la défenderesse Golden Eagle Canada Limited aux fins de radier toutes les allégations et les conclusions de la déclaration qui la concernent, et l'action de la demanderesse, dans la mesure où elle vise ladite défenderesse, est rejetée avec dépens.