

QUEBEC ADMIRALTY DISTRICT.

1914

May 9.

CROWN STEAMSHIP COMPANY,

Plaintiff;

v.

THE STEAMSHIP "LADY OF GASPE"

Defendant.

EDWARD BOUCHARD, et al,

Plaintiffs;

v.

THE STEAMSHIP "CROWN OF CORDOVA"

*Defendant.**Collision—Overtaking vessel—Fog signals—Negligence—Faute commune—Damages.*

A steamer descending the St. Lawrence River in foggy weather had come to anchor for safety. Previous to anchoring the ship was being overtaken by another ship descending the river. Both ships had failed to give the proper fog signals, and as a result the steamer at anchor was run down by the other.

Held, as the ships were both at fault the damages should be divided.

2. Status of report of the Commission of Wrecks before the Court commented on.

ACTION for collision in the St. Lawrence River.

Tried at Quebec before the Honourable SIR A. B. Routhier, Local Judge of the Quebec Admiralty District, April 15th and 16th, 1914.

C. A. Pentland, K.C., *C. A. Duclos*, K.C., and *C. Thompson*, for the "Crown of Cordova."

L. A. Taschereau, K.C., and *A. R. Holden*, K.C., for the "Lady of Gaspé."

1914

CROWN STEAM-
SHIP Co.v.
S.S. "LADY
OF GASPÉ."

BOUCHARD

v.
S.S. "CROWN
OF CORDOVA."Reasons for
Judgment.

SIR A. B. ROUTHIER, Loc. J. (May 9, 1914) delivered judgment.

Les faits principaux dans ces causes sont bien établis, malgré les contradictions des détails dans les témoignages. Les voici en résumé:

Le 28 juillet dernier, le steamer "Lady of Gaspé" descendait le fleuve St-Laurent de Montréal à Québec, et il était suivi par le steamer "Crown of Cordova", à une distance approximative de 1½ mille à 2½ milles. Pendant toute la journée ils suivirent tous deux la même course, à la même distance l'un de l'autre. Il était environ dix heures et quelques minutes du soir lorsque le "Lady of Gaspé" passa à Trois-Rivières, et le "Crown of Cordova" passa au même endroit quelques minutes plus tard.

Avant d'arriver au Cap de la Madelaine, les officiers du "Lady of Gaspé" furent d'avis que le brouillard était trop épais pour naviguer sans danger, et décidèrent de jeter l'ancre. Ils ralentirent leur course, se rapprochèrent de la Côte Nord, arrêtèrent la machine, et jetèrent l'ancre. Ils mirent les lumières obligées, et sonnèrent la cloche comme signal pour indiquer qu'ils étaient à l'ancre.

A bord du "Cordova", on vit bien aussi qu'il y avait du brouillard, mais on ne le trouva pas assez épais pour arrêter. Les officiers voyaient très bien les lumières du "Lady of Gaspé", disent-ils, et cependant ils se jetèrent sur lui, quand il n'avait pas encore complètement tourné sur son ancre, et le frappèrent sur son flanc gauche.

Les deux steamers ont souffert de la collision, et la question est de savoir lequel des deux est en faute.

La commission des naufrages a jugé que le "Lady

of Gaspé" était en faute, et elle n'a rien trouvé à blâmer dans le "Crown of Cordova".

On sait qu'en loi ce jugement ne lie pas la cour d'Amirauté. C'est tout de même une opinion dont elle peut tenir compte; mais il faut remarquer que plusieurs témoins nouveaux ont été entendus devant cette cour, qui ne l'ont pas été devant la Commission. A part cette preuve additionnelle, toute la preuve faite devant la Commission a été produite devant cette cour, du consentement des parties.

Il s'agit maintenant pour nous de faire l'application des règles de la navigation aux faits prouvés, et à toutes les circonstances de la cause, afin de décider s'il y a eu des fautes commises et par qui.

Il est incontestable d'abord que la cause matérielle, physique, de la collision a été le brouillard ou la brume. C'est le grand ennemi de la navigation.

Pour les défendre contre cet ennemi et empêcher les collisions, le législateur a tracé aux navigateurs différentes règles qu'ils doivent observer.

Quelques précédents cités par les avocats du "Lady of Gaspé" (*The Blue Bell*,¹ *The Otter*²) ont considéré comme "un devoir" de jeter l'ancre si c'est possible, quand le vaisseau est entouré d'un brouillard épais. Evidemment, cela dépend des circonstances, et je ne crois pas qu'on doit en faire une "règle absolue", surtout en face de la règle 16, qui dit: "Every vessel shall, in a fog, mist, falling snow, or heavy rain storms, go at moderate speed, having careful regard to the existing circumstances and conditions". Comme on le voit, la règle ne dit pas qu'il faut jeter l'ancre, mais ralentir la vitesse.

1914.

CROWN STEAM-
SHIP Co.S.S. "LADY
OF GASPÉ."

BOUCHARD

S.S. "CROWN
OF CORDOVA."Reasons for
Judgment.

¹ 7 Asp. Mar. Cas. 601, [1895] P. 242.

² (1874) L.R. 4 Ad. & Ex. 203.

1914

CROWN STEAM-
SHIP Co.v.
S.S. "LADY
OF GASPÉ."

BOUCHARD

v.
S.S. "CROWN
OF CORDOVA."Reasons for
Judgment.

Dans les précédents cités, les circonstances étaient telles que la plus élémentaire prudence faisait un devoir aux navires blâmés de jeter l'ancre.

Mais si ce n'est pas toujours "un devoir" de jeter l'ancre dans des cas de ce genre, c'est certainement un "droit" pour un navire qui est pris dans le brouillard, si les officiers qui le commandent le jugent nécessaire à sa sécurité.

Ainsi, dans cette cause, on a certainement tort de la part du "Cordova" de blâmer le "Lady of Gaspé" d'avoir jeté l'ancre en soutenant que le "brouillard" était si léger que l'on voyait encore très bien toutes les lumières nécessaires pour se diriger. C'était aux officiers du "Lady of Gaspé" de juger de l'épaisseur de brouillard à l'endroit et au moment où ils ont jeté l'ancre.

Le brouillard pouvait être moins épais à l'endroit où était alors le "Cordova", à deux milles plus haut. Plusieurs officiers du "Cordova" ont prétendu que le brouillard était si léger qu'ils voyaient très bien. Mais s'ils voyaient très bien, pourquoi se sont-ils jetés sur le "Lady of Gaspé"? Leur faute est d'autant plus grande qu'ils voyaient plus clair. Mais la preuve faite par les voyageurs à bord du "Lady of Gaspé", et par les habitants du rivage du Cap de la Madelaine, ne laisse aucun doute sur l'épaisseur du brouillard, et justifie ce steamer d'avoir jeté l'ancre. Si le "Cordova" avait eu la même prudence, la collision n'aurait pas eu lieu. Mais avant de jeter l'ancre, et à raison des circonstances, le "Lady of Gaspé" n'avait-il pas des précautions à prendre, et certaines règles à observer, pour faire savoir au "Cordova" qu'il arrêtait, et l'endroit où il se trouvait? Car il ne faut pas oublier

que les deux "steamers" se suivaient depuis le matin à une distance assez courte pour rester en vue l'un de l'autre. Quand donc le "Lady of Gaspé", enveloppé d'un brouillard épais, a arrêté sa machine en vue de jeter l'ancre, il savait que le "Cordova" venait derrière lui et que le brouillard l'empêcherait de le voir.

Comment devait-il lui signaler sa présence?

Les lumières (Anchor Lights) ne suffisaient pas, à cause du brouillard? La cloche, serait un avertisseur, une fois à l'ancre; mais cette cloche serait-elle entendue d'assez loin pour permettre au "Cordova" de l'éviter?

Les officiers du "Lady of Gaspé" auraient dû penser à cela, et se rappeler la règle 15 qui ordonne des coups de sifflets dans le brouillard. "Sound signals for fog."

Dès que le brouillard est devenu assez dense pour qu'il y eut risque de collision, la règle 15, paragraphe (a) faisait un devoir au "Lady of Gaspé" de siffler longuement à deux minutes d'intervalle; et quand il eut donné l'ordre d'arrêter il aurait dû pousser encore deux longs coups de sifflets avec une seconde d'intervalle, suivant le paragraphe (b) de la même règle.

A la distance où il se trouvait alors, le "Cordova" aurait certainement entendu ces coups de sifflet.

En aurait-il compris la signification? Il est probable que non, parce que Lachance qui avait charge de ce "steamer" ne connaît pas la règle.

Le capitaine (Cliff, un des assesseurs nautiques), l'a pressé (Lachance) de questions à ce sujet, mais il n'a pu lui faire comprendre ni l'obligation ni la signification de ces coups de sifflet. Et c'est une des

1914.

CROWN STEAM-
SHIP CO.S.S. "LADY
OF GASPÉ."

BOUCHARD

S.S. "CROWN
OF CORDOVA."Reasons for
Judgment.

1914

CROWN STEAM-
SHIP Co.S.S. "LADY
OF GASPÉ."

BOUCHARD

S.S. "CROWN
OF CORDOVA."Reasons for
Judgment.

circonstances les plus curieuses de cette cause: Ni le "Cordova" ni le "Lady of Gaspé", je veux dire, ni Lachance, ni Vézina, ni Bélanger ne connaissent cette règle 15 concernant les coups de sifflet dans le brouillard. Mais l'ignorance de l'un n'excuse pas l'ignorance de l'autre. Et le fait que Lachance n'aurait peut-être pas compris ne peut disculper Vézina d'avoir violé la règle importante des coups de sifflet dans la brume.

Au surplus, en entrant dans la brume le "Cordova" était tenu d'observer la même règle, et il l'a violée parce que Lachance l'ignorait, comme Vézina et Bélanger.

Tous trois ignoraient le seul signal effectif en temps de brume qu'ils devaient mutuellement se donner d'après les règles de la navigation, et qui aurait dû empêcher la collision.

Il faut reconnaître que le "Lady of Gaspé" entré le premier dans le brouillard, devait être le premier à siffler. C'est donc lui qui a commis la première faute, la faute initiale.

Après lui, le "Cordova" est aussi entré dans le brouillard, et il a commis la même faute, suivie de plusieurs autres.

Lachance et les autres officiers, savaient que le "Lady of Gaspé" était devant eux à une courte distance. Non seulement ils le savaient, mais ils voyaient sa lumière de l'arrière "stern light". Bientôt même ils s'aperçurent qu'ils le rattrappaient "they were overtaking her." Dès lors, ils devaient, suivant la règle 24, se tenir en dehors de l'endroit qu'occupait le "Gaspé", "keep out of the way of the overtaken vessel".

Rule 24: Notwithstanding anything contained in these rules, every vessel overtaking any other, shall keep out of the way of the overtaken vessel.

Bien loin de faire cela, ils gouvernent sur lui, sur son "stern light". Et quand ils approchent davantage, au lieu de *stopper* et de renverser suivant la règle 23,

Rule 23: . . . shall slacken her speed, or stop or reverse.

Rule 25: . . . shall keep the starboard side. Ils commandent: "hard astarboard" to the helm and "full speed ahead", se dirigeant ainsi vers le nord du chenal, où le "Lady of Gaspé" était à l'ancre. En suivant cette direction, vers la gauche du chenal, le "Cordova" violait aussi la règle 25, qui lui commandait de suivre cette partie du chenal qui était à sa droite.

Après cela, il ne restait plus au "Cordova" de faute à commettre, et il frappait violemment le "Lady of Gaspé" dans son flanc gauche, lui causant de grands dommages.

Il y a dans les règles de la navigation une recommandation générale donnée à tous les vaisseaux, et dont les pilotes ne tiennent pas assez compte: c'est d'avoir égard *aux circonstances de chaque cas*. Les règles ne doivent pas être appliquées d'une façon absolue. Il faut savoir y déroger *quand les circonstances l'exigent*, et recourir aux mesures de prudence et de précaution requises pour éviter les collisions. Le Législateur le déclare expressément dans plusieurs de ces règles. Voyez, par exemple, les règles 16-27 et 29:

1914

CROWN STEAM-
SHIP CO.v.
S.S. "LADY
OF GASPE."

BOUCHARD

v.
S.S. "CROWN
OF CORDOVA."Reasons for
Judgment.

1914

CROWN STEAM-
SHIP Co.v.
S.S. "LADY
OF GASPÉ."

BOUCHARD

v.
S.S. "CROWN
OF CORDOVA."Reasons for
Judgment.

Rule 16: Every vessel shall in fog . . . *have careful regard to the existing circumstances and conditions.*

Rule 27: . . . *Due regard shall be had . . . to any special circumstances* which may render departure from the rules necessary to avoid danger.

Rule 29: . . . No vessel shall *neglect proper precautions* which may be *required . . . by the special circumstances of the case.*

Eh bien, dans la présente cause, *il y avait des circonstances* dont les deux navires devaient tenir compte. Ils avaient navigué toute une journée dans le voisinage l'un de l'autre et tant qu'ils ne se perdaient pas de vue il était facile d'éviter toute collision.

Mais quand ils se perdirent de vue à cause de la nuit et du brouillard, ils auraient dû se rappeler qu'il leur restait un moyen de communiquer ensemble. C'était le sifflet. Le sifflet est la parole donnée aux steamers pour se faire connaître mutuellement leurs courses, leurs intentions, et l'endroit où ils se trouvent.

Voyez, par exemple, la règle 28. C'est un véritable langage. Cette règle 28 n'avait guère d'application dans ce cas-ci. Mais il y avait la règle 15 (a) et (b) qui s'appliquait du moment qu'ils entraient dans le brouillard. Dès qu'ils ne se voyaient plus ils devaient se parler par le sifflet.

Dans le cas qui nous occupe, le "Cordova" est resté absolument muet. Le "Lady of Gaspé" a sonné de la cloche, mais ce langage n'était pas assez fort pour être entendu de loin, à temps pour éviter la collision.

Nous sommes donc d'avis que la collision a été occasionnée par la faute des deux navires, et la loi ne nous laisse aucune discrétion à exercer en ce cas dans la division des dommages. La perte doit être également partagée entre les deux navires, et chacune des parties devra payer ses frais.

*Judgment accordingly.**

1914
 CROWN STEAMSHIP CO.
 v.
 S.S. "LADY OF GASPÉ."
 BOUCHARD
 v.
 S.S. "CROWN OF CORDOVA."
 Reasons for Judgment.

The following is the decree as settled by the Registrar under the above reasons for judgment.

"The Judge having heard the plaintiffs and the defendants by their counsel in the two joint and consolidated causes, No. 296 *The Crown Steamship Company, Limited*, plaintiff, against the *S.S. Lady of Gaspé*, defendant, and No. 297, *Edouard Bouchard et al*, plaintiffs, vs. the *S.S. Crown of Cordova*, defendant, and having been assisted by Captain Charles Koenig, his assessor, pronounced the parties in these two causes, plaintiffs and defendants respectively, to have been in fault as to the collision of the two steamships above mentioned in the River St. Lawrence, a short distance below Three Rivers, near Cape Madelaine, on the 28th day of July last (1913), and adjudged that the damages arising out of the said collision to the said steamship the "Crown of Cordova," as well as to the said steamship the "Lady of Gaspé," shall be borne equally by the two parties in those cases, one-half by each, as provided by law;

"And the Judge condemned the steamship "Lady of Gaspé" and her owners, and the bail given on their behalf to pay to the Crown Steamship Com-

* An appeal to the Supreme Court was asserted by both parties, but has been abandoned.

1914

CROWN STEAM-
SHIP CO.v.
S.S. "LADY
OF GASPÉ."

BOUCHARD

v.
S.S. "CROWN
OF CORDOVA."

pany, Limited, one-half of the damages suffered by the steamship "Crown of Cordova," and condemned also the said steamship "Crown of Cordova" and her owners, the Crown Steamship Company, Limited, and their bail, to pay to the steamship the "Lady of Gaspé" and her owners. Edouard Bouchard et al, one-half the damages suffered by the said steamship "Lady of Gaspé," and arising out of the said collision;

"And the said Judge ordered that an account should be taken, and referred the same to the Registrar, assisted by merchants, to report the amount due for both claims, and that all accounts and vouchers, with the proofs in support thereof, should be filed within 4 months.

"And the Judge further decreed that the parties respectively should pay their own costs in the two cases."

Solicitors for plaintiffs: *Pentland, Stuart, Gravel & Thompson.*

Solicitors for "Lady of Gaspé": *Taschereau, Roy, Cannon, Parent & Fitzpatrick.*