

APPEAL FROM THE QUEBEC ADMIRALTY DISTRICT.

1903

April 20.

Between

THE HAMBURG PACKET COM- } APPELLANTS;
 PANY (DEFENDANTS) }

AND

DAME CELULIE DESROCHERS } RESPONDENT.
 (PLAINTIFF)

" *THE WESTPHALIA.*"*Admiralty law—Shipping—Collision—Liability.*

In a collision in Canadian waters between the steamship *W.* and the schooner *M. A.*, the *W.* was found to be at fault in a matter that occasioned the collision. It was also found that the *M. A.* had contravened the regulations for preventing collisions in Canadian waters; but that such contravention did not contribute to the accident. In an action against the *W.* by the widow and universal legatee of the owner of the *M. A.*,—

Held, that the *W.* was alone to blame, and that the plaintiff was entitled to recover.

2. Where the collision occurs on the high seas, and the provisions of sec. 419 of *The Merchant Shipping Act, 1894*, and the Imperial Regulations for Preventing Collisions at Sea are in force, the obligation is imposed on a vessel that has infringed a regulation which is *prima facie* applicable to the case, to prove, not only that such infringement did not, but that it could not, by any possibility, have contributed to the accident; but where the collision occurs in Canadian waters, and the *Act respecting the Navigation of Canadian Waters* (R.S.C. c. 79), and the regulations for the prevention of collisions prescribed by the Governor-General in Council are in force, a vessel which contravenes one of them will not be held to be in fault unless such contravention has contributed to the collision. *The Cuba v. McMillan* (26 S.C.R. 661) referred to.

APPEAL from a judgment of the Local Judge of the Quebec Admiralty District.

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 Judgment of
 Local Judge.

The facts of the case are fully set out in the reasons for judgment in the court of first instance, and on appeal.

The judgment of the court below (December 30, 1902) was as follows :

ROUTHIER, L. J. :— Il s'agit dans cette cause d'une collision entre une goélette appelée " Marie-Anne " et le steamer " Westphalia ", de la Hamburg American Shipping Company. L'action est d'une extrême importance, tant à raison de l'intérêt en jeu, que de la gravité de la collision qui a causé des pertes de vie et des questions de droit qu'elle soulève. C'est un événement toujours dramatique qu'une collision de ce genre, qui cause soudainement la perte de deux marins dans toute la vigueur de l'âge et de la santé et qui fait sombrer un vaisseau avec toute sa cargaison ; et l'on se demande comment un tel malheur a pu se produire, quand les deux vaisseaux se sont vus venir, et que rien, ni la mer, ni le vent, ni l'espace, ni l'obscurité, ni les écueils ne gênaient leurs mouvements. C'est pourtant ce qui est arrivé ici. Les deux vaisseaux se sont vus à distance amplement suffisante ; ils avaient toute la largeur et la profondeur du fleuve Saint-Laurent pour évoluer et se rencontrer— rien ne pouvait gêner leurs mouvements et tous deux avaient intérêt à ne pas se toucher, et cependant on dirait qu'ils se sont cherchés, et qu'ils se sont jetés l'un sur l'autre comme deux vaisseaux de guerre ennemis.

Pour expliquer ce fait malheureux, il faut certainement que des fautes aient été commises par l'un ou l'autre, ou par les deux, et c'est au tribunal de décider d'après la preuve, d'après les circonstances, quelles fautes ont été commises et sur qui doit peser la responsabilité. Les deux vaisseaux s'accusent mutuellement, ce qui arrive généralement dans presque toutes les cau-

ses où il s'agit de collision. Ils s'accusent mutuellement d'avoir transgressé les règles édictées par la loi pour empêcher les collisions, et chacun prétend avoir fait ce qu'il devait faire.

Pour juger du bien ou du mal fondé de ces prétentions, il faut examiner les règles établies par la loi et la jurisprudence pour prévenir les collisions, et il faut en faire l'application aux faits de la cause. Afin de procéder avec ordre, nous verrons d'abord quelles sont les fautes que la demanderesse reproche au steamer "Westphalia" et nous examinerons ensuite les fautes reprochées à la goélette "Marie-Anne".

La règle vingtième de la loi est la première, je crois, qu'il convient d'invoquer dans une cause de cette nature. C'est la première règle applicable à cette cause-ci, et elle impose au steamer une direction ou une conduite d'une portée générale très étendue. Elle dit, en effet, ceci: "When a steam-vessel and a sailing vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, the steam-vessel shall keep out of the way of the sailing vessel".

On voit que cette règle imposait évidemment au steamer "Westphalia" l'obligation de se tenir en dehors (to keep out of the way).

La règle vingt-unième impose de son côté une obligation correspondante à la goélette "Marie-Anne", celle de ne pas changer sa course. En effet, la règle vingt-unième dit: "Where by any of these rules one or two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed."

Voyons maintenant à quelles manœuvres a eu recours le steamer pour se tenir en dehors de la course de la goélette, c'est-à-dire pour remplir son devoir et l'obligation que la loi lui imposait. J'en extrais la preuve des témoignages du Capitaine Rantzau et du pilote Beaudet. Ce sont les seuls témoignages sur les-

1902.

THE

HAMBURG
PACKET CO.

v.

DESROCHERS

Judgment of
Local Judge.

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 Judgment of
 the Judge.

quels je vais m'appuyer en examinant cette première question, celle de savoir quelles sont les fautes commises par le steamer "Westphalia". Je ne m'appuie pas du tout sur le témoignage de Boisvert.

Le Capitaine Rantzau dit ceci : qu'il a vu à l'œil nu les deux lumières, la rouge et la verte, et puis qu'il a regardé avec sa lunette. Elles étaient à peu près à une demi-pointe (half a point to port bow). Comme dit le Capitaine, la goélette venait en droite ligne sur eux. Il dit encore : elle venait en droite ligne à l'endroit où nous étions, elle se dirigeait absolument sur nous (C'est à la page 4 de son témoignage que je trouve cela). Qu'a-t-il fait alors ? Il dit : "I kept on my course a little further, and she was keeping on her course too." Le Capitaine Rantzau, par conséquent, dit : "J'ai continué ma course tout droit et la goélette aussi a continué la sienne, et cela a duré environ une minute et demie. (pages 4, 5 et 31 de son témoignage). Je dis qu'il y a là une première faute. C'était le devoir du steamer de changer immédiatement sa course sans attendre une minute et demie. Ceci est contraire à la règle 20. Pourquoi attendre une minute et demie ? J'ai calculé que pendant cette minute et demie, le steamer qui allait neuf milles à l'heure avait parcouru six arpents et trois perches, et la goélette en a fait à peu près la moitié (la goélette allait quatre ou cinq milles à l'heure). En tout, cela forme à peu près un tiers de mille qu'ils ont parcouru tous les deux, c'est-à-dire qu'ils se sont rapprochés d'un tiers de mille lorsqu'ils se voyaient parfaitement, et le steamer n'a rien fait, n'a fait aucuns mouvements pour l'éviter. Environ deux tiers de mille les séparaient encore. Dans deux tiers de mille, ils avaient encore de l'espace tout à fait suffisant pour se rencontrer. Qu'a fait le steamer ? Alors dit le Capitaine Rantzau, le pilote ordonna : *port the helm* (bâbord la barre), dirigeant par

là le steamer à *starboard*, tribord, à droite, vers le nord, ce commandement a duré une demi-minute. Une demi-minute après ce mouvement, dit le Capitaine, nous avons perdu de vue la lumière rouge et nous n'avons plus vu que la lumière verte. Aussitôt, dit le Capitaine, le pilote ordonna, de nouveau : *port the helm* ou, comme le dit le pilote *hard a port the helm*. Pourquoi ce commandement ? Le Capitaine nous le dit et le pilote dit la même chose : "To give her some more room to pass." Qu'est-ce que cela veut dire ? Evidemment cela signifie qu'ils voulaient absolument que la goélette passât au sud, et eux, voulaient passer au nord. Alors, il donne ce nouvel ordre : *port the helm* ou *hard a port the helm*, pour passer au nord et laisser plus d'espace à la goélette pour passer au sud. Eh bien ! je dis qu'ils ont commis là une deuxième faute. Du moment qu'ils ne voyaient plus la lumière rouge de la goélette, le steamer devait aussi cacher la sienne, et lui montrer sa verte. Il ne voyait que la lumière verte de la goélette, il devait lui aussi montrer sa lumière verte, afin de rencontrer, comme disent les auteurs, *green to green*. Il devait donc commander : *starboard*, au lieu de *port*, et se diriger au sud. Au lieu de cela, il s'est dirigé au nord, à droite. C'est la pratique qui est recommandée par les auteurs qui ont écrit sur la science nautique. Je citerai là-dessus un auteur que m'a passé mon assesseur : *Todd & Whall "Practical Seamanship"*, p. 280. Voici ce qu'il dit à propos de deux vaisseaux qui se rencontrent : —

"So that if each held on her course, they would pass clear of each other... For one of them to port his helm and cross the opposite vessel's bow, thus showing his red to the other's green, is a most lubberly trick unworthy of anyone calling himself a seaman." Ensuite, il ajoute : "As regards starboarding the helm

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 Judgment of
 Local Judge.

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 Judgment of
 Local Judge.

“ for a red light, nothing need be said, as it would be
 “ nothing short of madness to do so.”

Naturellement, ce n'est pas cela qui a été fait ici, c'est l'inverse, mais la faute est la même: “ Porting the helm,” comme l'a fait le steamer “ Westphalia,” “ to a green light is the same fault, absolutely the same.”

C'est le contraire de ce qui doit être fait. Il faut montrer sa lumière verte du moment qu'on voit une lumière verte, et vice versa si on voit une lumière rouge, il faut montrer la rouge. C'est la seule manière de se rencontrer. C'est la grande faute qui a été commise dans cette cause. On se demande pourquoi le Capitaine et le pilote Beudet persistaient à commander *port*, lorsqu'ils voyaient la verte, au lieu de la rouge. Le pilote nous dit qu'il croyait, et il le croyait encore lorsqu'il a été entendu comme témoin, que c'était la règle et même la loi (ce sont ses mots), de rencontrer à droite et qu'ils voulaient absolument forcer la goélette à prendre à gauche. C'était là leur idée fixe. Au lieu de présenter leur lumière verte à la lumière verte de la goélette, *green to green*, ils cherchaient la lumière rouge de la goélette afin de la rencontrer *red light to red light*. C'est une erreur impardonnable et qui dénote une insuffisance de connaissances; car ils appliquaient aux vaisseaux à voiles la règle 18 qui ne s'applique qu'aux steamers. La règle 18 impose, en effet, aux steamers—quand rien ne s'y oppose—l'obligation de se rencontrer à droite. On comprend que c'est facile pour des steamers de se rencontrer chacun sur sa droite pour la bonne raison qu'ils vont où ils veulent, mais le législateur ne pouvait pas imposer cette règle aux vaisseaux à voiles, et c'est pourquoi la règle relativement aux vaisseaux à voiles est toute différente. C'est la règle 20. Ici il ne s'agit plus ni de droite ni de gauche, mais le steamer doit de son côté faire tout ce qui lui est possible de faire pour se tenir en dehors

de la course du vaisseau à voiles et ainsi éviter de le rencontrer, le vaisseau à voiles n'étant pas libre de ses mouvements et n'allant pas où il veut.

Après ça, le Capitaine Rantzau dit : Nous avons donné un "coup de sifflet." Pourquoi ce coup de sifflet ? Toujours pour la même raison ; pour indiquer à la goélette, disent-ils, que le steamer se dirigeait à *starboard*, c'est-à-dire à droite, et par conséquent c'était pour commander à la goélette de passer à gauche. Ils voulaient absolument passer à droite et forcer la goélette de passer à gauche, la traitant absolument comme un steamer, et appliquant la règle 18 à la goélette comme ils l'auraient appliquée à un steamer. Ce coup de sifflet, Boisvert jure qu'il ne l'a pas entendu. On comprend très bien qu'il a pu ne pas l'entendre, parce que c'était contre le vent et qu'il faisait une grande brise du nord-ouest et par conséquent le vent a bien pu empêcher le sifflet d'arriver jusqu'à lui.

Alors apparaît, dit le Capitaine, à ce moment une lumière blanche, une lumière blanche qui les rend tous les deux perplexes, le pilote et le Capitaine Rantzau. J'expliquerai plus loin qu'elle est ma théorie au sujet de cette lumière blanche, et ce que ça pouvait être. Pour le moment, et sans rentrer dans les détails, je dis : En quoi cette lumière blanche pouvait-elle les embarrasser ? Cette lumière ne pouvait pas les tromper sur la marche de la goélette qui était parfaitement indiquée par la lumière verte qu'ils voyaient et la lumière rouge qu'ils avaient vue un instant auparavant. Par là, le marin le moins expérimenté devait comprendre quelle était la marche que suivait la goélette. D'ailleurs quelle que fut cette lumière blanche, elle ne pouvait pas être une invitation à courir dessus, à se jeter dessus, et cependant, c'est justement ce qu'ils faisaient. Ils courraient sur la lumière blanche. Leur mouve-

1902

THE

HAMBURG
PACKET CO.

v.

DESROCHERS.

Judgment of
Local Judge.

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET Co.
 v.
 DESROCHERS
 Judgment of
 Local Judge.

ment se dirigeait là. La lumière verte, dit le Capitaine, se montrait en droite ligne dans notre course à ce moment-là ; ce qui prouve que, malgré les deux ordres de *port*, le steamer n'avait rien gagné sur la goélette. Elle tenait toujours sa course inclinant vers le nord, pendant que le steamer faisait la même chose et inclinait vers le nord lui aussi. Alors le pilote a compris enfin qu'il devait changer de direction. Il dit : Il n'y a pas moyen, elle va vers le nord, nous allons nous jeter sur elle ; il faut aller au sud au lieu d'aller au nord. Alors il a donné le commandement : *hard a starboard, in order*, dit le Capitaine, *to let the ship swing to port*. Il voulait aller à gauche ; il s'est décidé enfin de passer à gauche. De suite après, il a commandé : *full speed astern* presque au même moment ; le capitaine dit : les deux commandements se sont suivis : *hard a starboard*, et, *full speed astern*. Je dis que c'est là une troisième faute, et une faute des plus grave.

D'abord il était bien tard pour commander *starboard*. Il aurait dû le commander bien plus tôt. C'est un commandement qu'il aurait fallu donner auparavant. Il se serait dirigé vers le sud et aurait passé en arrière de la goélette au lieu de passer en avant, ce qui est encore une faute, comme je le démontrerai plus loin. S'il eût été possible encore à ce moment-là—et je le crois—de rencontrer la goélette sans la frapper, c'est au sud, c'est à gauche qu'il fallait se diriger, et le commandement de *starboard* seul aurait peut-être pu empêcher la collision ; je crois, moi, qu'il l'aurait empêchée. Il y avait encore assez d'espace—avec le seul commandement de *starboard*—et si le seul commandement de *starboard* n'avait pas suffi, il aurait pu ajouter le commandement *stop*, arrêtez les machines, et il se serait dirigé vers le sud, et il aurait eu le temps d'empêcher la collision. Mais le pilote a ordonné en même temps "*full speed astern*." C'est là qu'il est en faute. Cet ordre nulli-

fait l'autre. Les deux se contredisaient. Comme résultat, cette double manœuvre dirigeait encore le navire au nord, à *starboard*, au lieu de l'incliner à *port*, au sud. C'est l'opinion de mon assesseur, et je comprends que c'est l'opinion de la science nautique. En référant encore à *Practical Seamanship* p 23, à la section intitulée: "The Action of the wheel on the Rudder": The effect of the helm on the steamship's head may be briefly stated thus. When the vessel has headway, her head goes the opposite way to which the helm is put. When the vessel has sternway, port helm, head goes to port. Starboard helm, head goes to starboard. That is, with sternway, her head goes the same way as the helm is put."

Par conséquent, en commandant *full speed astern* en même temps que *starboard*, le pilote envoyait encore le steamer à *starboard*. Cependant leur intention était d'aller à *port*. C'est assez curieux que le Capitaine Rantzau ne paraît pas avoir compris ça. Il ne s'en est pas rendu compte. Il a accusé son navire. Il a dit que le vaisseau n'avait pas obéi. Au contraire, le vaisseau a trop obéi au mouvement commandé, et il est allé à *starboard*. C'est là qu'il devait aller d'après la science nautique. Pourtant ils avaient l'intention, d'aller à *port*, mais ils n'y sont pas allés et ils disent que le vaisseau n'a pas obéi. Cela est assez curieux. Le Capitaine Rantzau dit cela aux pages 42, 43, 45 et aussi aux pages 9 et 11 de son témoignage. A la page 9 il dit, qu'il a donné un ordre pour permettre à la goélette de passer à *starboard* du steamer, c'est-à-dire à droite du steamer, mais il admet que le steamer est allé à droite. Il voulait que la goélette passât à droite, et cependant il se dirigeait lui-même vers la droite. Par ce dernier ordre, le steamer faisait justement ce qu'il fallait pour produire la collision. En vérité, tout le temps, le steamer a semblé poursuivre la goélette.

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 Judgment of
 Local Judge.

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 Judgment of
 Local Judge.

Enfin, le Capitaine nous dit, qu'au moment du dernier ordre, il y avait encore un tiers de mille entre les deux vaisseaux. Ceci se trouve aux pages 8, 9 et 30 de son témoignage. Il dit à la page 35 que son steamer pouvait être arrêté dans un quart de mille. Il lui restait encore un tiers de mille. Pourquoi donc n'a-t-il pas commandé : *starboard* et *stop* ? Même simplement sur l'ordre de *stop*, il aurait pu arrêter son navire, d'après son propre témoignage. Il dit aussi qu'entre le dernier ordre et la collision il s'est écoulé deux minutes suivant lui, mais l'ingénieur, Peter Chau, jure que l'hélice a marché en arrière pendant quatre minutes, de neuf heures et trente-trois à neuf heures et trente-sept. Or, son témoignage fait foi, parce que, lui en a pris note immédiatement, et il avait l'horloge sous les yeux. Pendant ces quatre minutes, le steamer aurait certainement pu passer en arrière de la goélette s'il avait été dirigé à gauche au lieu d'à droite. Voilà donc quelles ont été, à mon avis, les fautes commises par le "Westphalia," et il me paraît impossible de soutenir qu'en manœuvrant comme ils l'ont fait, ils se sont conformés à l'article 20 des règles qui leur imposait l'obligation rigoureuse "to keep out of the way of the sailing vessel". Loin de se tenir en dehors, il paraît tout le temps se diriger sur elle. Je crois aussi qu'il a péché contre l'article 22 qui est une règle nouvelle, toute différente de la pratique ancienne. Aujourd'hui en vertu de cette règle 22, voici le principe qui est posé : "Every vessel which is directed by these rules to keep out of the way of another vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other." Voici encore une règle qui imposait au steamer l'obligation, si les circonstances le permettaient et ici il avait tout le temps et tout l'espace voulu de passer en arrière du vaisseau qu'il rencontrait et non pas en avant. Je dis qu'ils ont

transgressé cette règle 22. Voici maintenant le commentaire de *Marsden* sur cet article. (*Marsden, On Collisions*, pp. 449 & 483). A la page 449 il dit " Article " 22 of the existing regulations makes an important " alteration of the law in this respect. If the circum- " stances permit, she must avoid crossing ahead of the " other vessel. In other words, she must go now " under the other vessel's stern. The effect of this alter- " ation in the law is that if it is possible for her to go " under the other ship's stern, and she attempts to " cross her bows, she will be held in fault under the " statute." A la page 483, il ajoute : " This article is " entirely new. To cross another vessel's bow unne- " cessarily where a collision is probable or even possi- " ble, is an unseamanlike manoeuvre, and apart from " the regulations, will be held to be negligent in fact " and in law. The insertion of this article is probably " due to the fact that, under former regulations a ship, " whose duty it was to keep out of the way, was not, " in the courts, held to be in fault, merely because she " attempted to cross the bows of the ship with which " she came into collision. Expressions were used in " these cases which are capable of being misunder- " stood by seamen, as meaning that the ship had as " much right to cross the bows of another as to go " under her stern, and it was thought necessary to put " the matter beyond doubt." Le " Westphalia" par conséquent était tenu de passer en arrière de la " Marie Anne," et il est prouvé par Beudet surtout qu'il a toujours manœuvré pour passer en avant. Ce dernier ordre, qui, dans son esprit devait changer sa course et le faire passer en arrière, a eu encore pour effet de le faire passer en avant et grâce à ce dernier ordre, il a frappé la goélette inévitablement, il l'a frappée près de l'arrière. Voyons maintenant quelles fautes

1902

THE
HAMBURG
PACKET Co.

v.

DESROCHERS

Judgment of
Local Judge.

1902

THE

HAMBURG
PACKET CO.

v.

DESROCHERS

Judgment of
Local Judge.

on reproche à la " Marie Anne " et quelles règles elle aurait transgressées.

10. Elle a, dit-on, changé sa course en violation de la règle 21. Je comprends qu'il ne s'agit pas, lorsqu'on lui fait ce reproche, de la manœuvre que Boisvert a faite au dernier moment, lorsque la collision était imminente. Le steamer arrivait sur elle, et Boisvert aurait mis sa barre à *starboard* dans l'espoir de diminuer la violence du choc. Il ne peut pas être question de cette dernière manœuvre au moment où la collision était pratiquement inévitable. Elle était parfaitement justifiable et de nombreux précédents le déclarent. Le steamer arrivait sur elle et il a fait une manœuvre pour tâcher de diminuer la violence du choc, pour que le steamer ne la frappât pas directement en ligne verticale ; mais qu'il puisse glisser à côté d'elle, si c'était possible. Cette manœuvre est irréprochable. Il s'agit évidemment d'un fait antérieur. Quel est ce fait qu'on lui reproche ? Les officiers du " Westphalia " ont vu d'abord les deux lumières de la goélette, lorsqu'ils étaient à un mille de distance. Ils disent : un mille, et Boisvert dit un mille et demi. Dans tous les cas ce n'était toujours pas à moins d'un mille de distance, Elle était alors " half a point to their port bow " dit le capitaine, puis une minute et demie après ou deux minutes après, ils ont perdu de vue la lumière rouge quand la " Marie Anne " était plus proche, beaucoup plus proche, et ils en ont conclu qu'elle avait changé sa course et inclinait vers le nord. Je dis que cette conclusion n'est pas rigoureuse. Ce n'est qu'une conjecture. Remarquons bien qu'ils n'ont pas vu ce mouvement, mais par le seul fait qu'ils ont perdu de vue la lumière rouge, ils concluent que la goélette a dû changer sa course. C'est une conjecture plausible sans doute ; mais il me semble très possible, dans la position respective qu'avaient les deux vaisseaux quand ils étaient à un mille et demi de

distance et quand la " Marie Anne " se trouvait légèrement au sud, *half a point*, légèrement à gauche de la course alors suivie par le " Westphalia ", je dis qu'il est très possible que tout en inclinant un peu vers le nord, la " Marie-Anne " montrât ses deux lumières, et que suivant la même course, inclinant toujours vers le nord, elle ait caché sa lumière rouge lorsqu'elle est venue plus près du steamer. Lorsqu'elle était très éloignée et qu'elle était un peu au sud, naturellement on pouvait voir ses deux lumières, mais à mesure qu'elle s'est rapprochée, se dirigeant toujours vers le nord, après deux minutes de marche, la lumière rouge est disparue. Cela ne prouverait pas que la goélette ait changé sa course. Boisvert jure positivement que la goélette n'a jamais changé sa course, mais qu'il a donné seulement le commandement de *starboard* au moment de la collision. Il sait mieux que personne ce qui s'est passé à bord de la goélette. Ce n'est pas tout cependant. Son témoignage n'est pas isolé ; le témoignage de Thibaudeau est formel et positif là-dessus et corrobore entièrement le témoignage de Boisvert. Ces deux témoignages, à mon avis, suffisent pour contredire une simple conjecture. Je conclus que cette première faute imputée à la " Marie Anne " n'est pas suffisamment prouvée.

Voici maintenant le témoignage de Thibaudeau, j'y réfère. Thibaudeau était à bord d'une goélette à l'ancre au Cap Rouge. Lui, montait, il allait de Québec à Montréal. Il était à l'ancre. Ni le vent ni la marée ne lui permettait de marcher et il était à l'ancre à deux arpents en bas de la " Marie-Anne " qui était à l'ancre aussi à ce moment-là. Vers les neuf heures et demie, il raconte qu'il a vu ce qui se passait à bord de la " Marie Anne " ; il a vu la " Marie Anne " hisser sa voile, lever l'ancre et tourner pour prendre la route de Québec. Il a vu quelqu'un (à deux arpents on peut

1902

THE

HAMBURG
PACKET Co.

v.

DESROCHERS

Judgment of
Local Judge.

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS

Judgment of
 Local Judge.

bien voir ça) il a vu quelqu'un descendre la lumière blanche qui était au mât,—comme elle devait l'être, pour un vaisseau qui est à l'ancre,—il a vu descendre la lumière blanche et la porter dans la chambre. C'est ce que dit Boisvert aussi. Thibaudeau ajoute: " Il a mis ensuite les deux lumières, rouge et verte, en place là où elles devaient être pour la goélette, et ils sont partis pour descendre. J'étais à ce moment-là environ à deux arpents de la goélette."

Voici maintenant, quant à la course de la " Marie Anne ", ce que dit Thibaudeau. On veut lui faire dire comment allait la goélette, dans quelle direction elle allait lorsqu'elle a passé près de lui, près de sa goélette à lui. " Ont-ils passé bien proche de vous autres? " R. A peu près à un arpent et demi, un arpent peut-être." C'est l'avocat des défendeurs qui le transquestionne. Il lui demande: " Quand la goélette a passé près de vous autres, elle se dirigeait vers le sud? R. " Non, au nord. Mais avant ça, elle envoyait au sud? " R. Non, avant ça, elle envoyait à droite. Ils se sont envoyés un peu au sud pour nous clarifier, ensuite ils se sont envoyés au nord. A quelle distance était-elle de vous autres lorsqu'elle a fait ce changement pour aller plus près du nord? R. Pas un arpent en bas de nous autres. Elle a serré le nord un peu plus qu'elle ne l'a serré lorsqu'elle nous a passés."

Voici un témoignage positif d'un témoin oculaire qui a vu la goélette lorsqu'elle se dirigeait vers le nord, lorsqu'elle a passé près de lui en se dirigeant plus au nord encore. Dans ce moment là le steamer était invisible. Thibaudeau n'a pas vu le steamer, il n'a pas vu la collision, ça s'est passé plus bas. Donc, avant que le steamer fut visible, la goélette suivait déjà cette course vers le nord. Nous avons là un témoignage positif qui corrobore complètement le témoignage de Boisvert. Par conséquent nous avons la preuve

que la goélette n'a pas changé sa course. Maintenant supposons le contraire, supposons qu'après avoir aperçu le steamer, la "Marie Anne" ait changé sa course en inclinant vers le nord. Il ne faut pas oublier en premier lieu, qu'en le faisant, elle laissait au steamer toute la largeur du chenal pour passer à gauche, au sud ; la distance était encore grande et le steamer avait tout l'espace et le temps nécessaire pour manœuvrer, pour remplir son devoir en vertu de la règle 20 et éviter la collision. Le "Westphalia" n'avait encore à ce moment-là fait aucune manœuvre. C'est le Capitaine Rantzau qui nous le dit, et les manœuvres qu'ils ont faites ensuite étaient des fautes et tendaient à produire la collision au lieu de l'éviter. Alors peut-on reprocher à la goélette d'avoir changé sa course pour se mettre hors de la ligne que suivait le steamer? Je suis convaincu que non. Donc je dis que la course de la "Marie Anne" n'a contribué en rien à la collision. Il n'est pas prouvé qu'elle ait changé sa course, mais supposons qu'elle l'eut changée, ça ne justifierait pas le steamer dans la ligne de conduite qu'il a suivie.

La seconde faute reprochée à la "Marie Anne" serait d'avoir porté une lumière blanche, ce qui serait contraire à la règle 5. Le capitaine et le pilote du steamer qui l'ont vue, nous disent que quand ils ont aperçu d'abord la lumière blanche, ils ont cru qu'elle appartenait à un autre vaisseau, probablement à un vaisseau à l'ancre, et de fait il est prouvé qu'il y en avait un, commandé par Omer Thibaudeau, qui était à l'ancre. Quand ils ont rencontré la goélette, Omer Thibaudeau était en haut de la "Marie Anne" qui avait passé Thibaudeau et les deux goélettes se trouvaient à peu près dans la même ligne. Par conséquent il peut très bien arriver, et je suis convaincu que c'est ça qui est arrivé; la lumière blanche qu'on a vue d'abord était justement la lumière de la goélette de Thibaudeau, qui paraissait

1902

THE
HAMBURG
PACKET CO.
v.
DESROCHERS

Judgment of
Local Judge.

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET Co.
 v.
 DESROCHERS
 Judgment of
 Local Judge.

naturellement au-dessus, et à côté de la lumière verte, puisque Thibaudeau était plus loin en haut. Le Capitaine Rantzau et le pilote Beaudet ont constaté que la lumière blanche qu'ils voyaient s'éloignait, tandis que la lumière verte se rapprochait. A un moment donné, on demande à Beaudet : enfin jusqu'à quelle distance s'est-elle éloignée comme ça ? Il dit : " a un moment " donné je l'ai regardée et elle paraissait éloignée d'en- " viron cinquante pieds ". Est-ce que cela est possible si la lumière blanche avait été à bord de la goélette " Marie Anne ", que la lumière verte et la lumière blanche se fussent éloignées de cinquante pieds ? Cela est absolument impossible. Donc la lumière blanche qu'ils voyaient alors n'était pas à bord de la goélette " Marie-Anne," mais était à bord d'un autre vaisseau, et, comme je l'ai dit, c'est ma théorie que la lumière blanche qu'ils ont vue dans ce moment-là était la lumière blanche de Thibaudeau qui était à l'ancre. Mais on dira cependant : le pilote Beaudet jure bien positivement que quand ils sont arrivés à la goélette, au moment de la collision, ils ont vu une lumière blanche. Je dis ceci : ou bien ils se sont trompés ou bien c'est vrai qu'il y avait alors une lumière blanche. Mais, je dis que s'il y avait une lumière blanche à ce moment-là, elle venait d'être mise. Par qui ? Elle a pu être mise là par Boisvert qui dans son excitation du moment ne s'en est pas rappelé. Elle a pu être mise là par Vaudreuil, le matelot qui est noyé, et qui, voyant que le steamer arrivait sur la goélette et qu'ils ne paraissaient pas voir la lumière verte, se serait dit : je vais montrer une lumière blanche, peut-être qu'ils obéiront à la lumière blanche s'ils ne veulent pas obéir à verte, et il aurait hissé la lumière blanche pensant au dernier moment qu'elle pourrait servir à empêcher la collision. Vaudreuil n'est pas là pour nous le dire. Le Capitaine Boisvert n'y est pas non plus. L'autre Bois-

vert, le survivant, ne se rappelle pas avoir vu la lumière blanche. Il se rappelle bien qu'il a ôté la lumière blanche et qu'il l'a mise dans la chambre. S'il y a eu une nouvelle lumière blanche, elle a pu être mise par Vaudreuil ou par le Capitaine. Ou bien encore est-ce un reflet de la lumière blanche qui était dans la chambre et qui a été vue sur la voile. C'est encore une chose possible. Pour moi, ma théorie est celle-ci : Je crois que soit Vaudreuil, soit un autre a sorti la lumière blanche au dernier moment, de la chambre, il l'a hissée au mât, pensant que par ce moyen, il ferait manœuvrer le steamer de manière à éviter la collision. Dans tous les cas, il me semble que le témoignage du Capitaine Rantzau et de Beaudet, étant sur ce point contredits positivement par Boisvert qui a posé lui-même les lumières rouge et verte, et par Thibaudeau qui a vu la même chose, qui lui a vu mettre la lumière blanche dans la chambre, que ces témoignages étant ainsi contredits, la preuve n'est pas suffisante. Mais supposons encore le fait vrai, supposons qu'ils ont vu la lumière blanche. peut-on soutenir que la lumière blanche a égaré les officiers du " Westphalia " ? L'ont-ils dit, eux ? y en a-t-il un seul qui a osé dire que la lumière blanche l'a trompé, lui a fait prendre une direction qu'il n'aurait pas prise sans ça ? Aucun d'eux ne peut le dire. Ça n'a pas été une *misleading light*. En quoi pouvait-elle être *misleading* ? Ce sont les lumières verte et rouge qui indiquent la course du vaisseau et non pas la blanche. Mais la blanche, qu'indique-t-elle ? La loi le dit. La blanche, lorsqu'elle est seule indique que c'est un vaisseau à l'ancre. Mais, ici, d'abord, elle n'était pas seule. Il y avait la lumière verte aussi et les officiers du steamer ont cru eux-mêmes qu'il y avait un autre vaisseau à l'ancre qui avait un lumière blanche. Ont-ils cru et pouvaient-ils croire que la " Marie Anne " était à l'ancre ? Mais non puisqu'ils voyaient se mou-

1902

THE

HAMBURG
PACKET CO.

v.

DESROCHERS

Judgment of
Local Judge.

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 —
 Judgment of
 Local Judge.
 —

voir les deux lumières verte et rouge. Donc cela ne pouvait pas les tromper dans leur manœuvre pour la rencontrer. Supposons même qu'ils auraient cru que la "Marie Anne" était à l'ancre, était-ce une raison pour se jeter dessus? Maintenant la lumière blanche, accompagnée de la lumière verte ou de la lumière rouge, peut indiquer un steamer, car les steamers gardent un lumière blanche et ils peuvent avoir même plusieurs lumières blanches. Alors on dira, peut-être qu'ils ont pu croire que c'était un steamer. Eh bien, non, Beaudet, à la page 12 de son témoignage, dit ceci :
 " Quand vous avez vu les deux lumières, vous avez constaté que c'était un vaisseau à voiles qui descendait? R. Oui.

" Avez-vous agi comme devant rencontrer un vaisseau à voiles? R. Oui.

" Et comme devant rencontrer un vaisseau à voiles, vous avez donné l'ordre de *port*? R. Oui.

" Pour vous incliner au nord? R. Oui.

" De combien de pointes vous êtes-vous déplacés vers le nord sur l'ordre de *port*? R. Quand on est en collision.....

" Non, non, vous avez donné deux ordres, parlons du premier. De combien de pointes vous êtes-vous déplacés sur le premier ordre? R. A peu près une demi-pointe.

" Et puis il y avait déjà une demi-pointe de l'autre côté? R. Oui.

" Ça faisait par conséquent une pointe? R. Oui.

" Quand vous vous êtes déplacés une pointe vers le nord, aviez-vous perdu la lumière rouge? R. Oui.

" Et c'est pour trouver la lumière rouge que vous avez donné l'ordre : *hard a port*? R. Oui.

" Vous cherchiez la lumière rouge. R. Oui.

" Vous étiez tenu de trouver la lumière rouge? vous

“ croyiez que vous étiez tenu de chercher la lumière rouge? R.”

“ Répondez donc, vous cherchiez la lumière rouge ?

“ R. J'avais donné ma réponse. D'abord, au premier

“ ordre de *port*, j'ai trouvé qu'il allait trop doucement ;

“ ça fait que j'ai renvoyé encore plus, j'ai renvoyé *hard*

“ *a port*.”

“ Quand vous avez donné l'ordre de *hard a port*, sur le serment que vous avez prêté, vous ne voyiez pas la lumière rouge ? R. Non.

“ C'est donc pour retrouver la lumière rouge que vous avez donné l'ordre *hard a port*, vous la cherchiez ? R. Certainement.”

On voit qu'il dit qu'il a vu les deux lumières qui étaient sur le vaisseau et il dit qu'il a toujours manœuvré pour rencontrer un vaisseau à voiles. Donc il n'a pas été trompé par la lumière blanche. La lumière blanche n'a pas pu lui faire croire que c'était un steamer qu'il allait rencontrer. S'il avait cru que c'était un steamer, je dirais que la lumière blanche a été *misleading*. Il aurait voulu passer à droite. Cela s'expliquerait très bien. Donc, quant à la lumière blanche, ils n'ont pas pu être trompés, et elle n'a pas contribué à leur faire faire les manœuvres qui ont amené la collision.

Enfin la troisième faute qu'on reproche à la “ Marie-Anne,” c'est le défaut de vigie, de *look-out*. Il est admis des deux côtés que les deux vaisseaux se sont aperçus de loin et qu'ils ont suivi tous leurs mouvements. Dès lors, aucun inconvénient, aucun préjudice n'a pu résulter du défaut de vigie. Le steamer en avait une vigie. A quoi lui a-t-elle servi ? Elle n'a servi absolument à rien du tout. Ce sont les officiers eux-mêmes qui ont vu les lumières avant le *look-out*. Une vigie à bord de la “ Marie-Anne ” n'aurait pas empêché les officiers du steamer de manœuvrer comme

1902

THE

HAMBURG
PACKET CO.

v.

DESROCHERS

Judgment of
Local Judge.

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET Co.
 v.
 DESROCHERS
 Judgment of
 Local Judge.

ils l'ont fait. Est-ce que cela aurait empêché le Capitaine Rantzau et le pilote Beaudet de commettre les erreurs qu'ils ont commises? Evidemment non. Elle n'aurait rien appris aux deux Boisvert qui étaient à bord et qui ont vu le steamer à un mille et demi de distance. Le *look-out*, s'il eût existé, ne les aurait pas informé mieux qu'ils ne l'ont été eux-mêmes, par leurs propres yeux. Ce défaut de vigie est, à mon avis, la seule faute, pour la "Marie-Anne," qui soit certaine. Pour les raisons que j'ai déjà données, les deux autres fautes que l'on reproche à la "Marie-Anne" ne me paraissent pas suffisamment prouvées. Et il me semble absolument insoutenable que cette troisième faute, défaut de vigie, ait pu contribuer en quoi que ce soit à la collision.

Maintenant les défendeurs disent : Il n'est pas nécessaire pour engager la responsabilité de la "Marie-Anne" que sa faute ait vraiment contribué à la collision. Il suffit qu'elle ait pu y contribuer. Par conséquent il n'est pas nécessaire de prouver qu'elle ait de fait contribué à la collision ; il suffit de prouver que cette faute est de telle nature qu'elle ait pu contribuer à la collision. Une simple possibilité enfin suffirait pour engager sa responsabilité. Sur ce point les défendeurs ont cité trois précédents. Ces précédents sont ceux du *Talbot*, du *Ripon*, et du *Thyrza*. Ils sont cités dans la liste d'autorités que m'a passée l'avocat des défendeurs. Le premier cas, celui du *Talbot* est rapporté aux Rapports de *Probate* 1891, p. 184. Dans cette cause-là, Sir Charles Butt est allé aussi loin qu'il est possible d'aller, suivant moi, en décidant que le *Talbot* était en faute. Son opinion peut se résumer ainsi : " Quoique je ne sois pas absolument convaincu par la preuve que le *Stanley Force*, l'autre steamer, a été trompé par une lumière blanche additionnelle, je crois que le *Talbot* est en faute parce que les officiers du *Stanley* disent qu'ils ont été trompés, et que de fait ils ont pu l'être." On ne peut pas

aller plus loin que ça. Il n'avait pas été suffisamment prouvé dans ce cas-là que les officiers avaient été vraiment trompés, cependant, ils le disaient et il était prouvé qu'ils auraient pu l'être, dit le juge, et par conséquent le *Talbot* est en faute.

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS

Dans la cause du *Ripon*, je vais citer les paroles mêmes du même juge, Sir Charles Butt, qui sont rapportées au Vol. 10, *Prob. Div.*, p. 68. Il s'agit encore d'une lumière *misleading*. Voici ce qu'il dit: "Now
 " could this infringement possibly have contributed to
 " the collision? It is impossible to say that it could
 " not. It was said by those on the *Essex* that the light
 " made them think that the *Ripon* was a vessel at
 " anchor, and that, therefore, they might have taken
 " some other measures, had they not been thus
 " misled. I find as a fact that they did make this
 " mistake. On the other hand I am also of opinion
 " that the lights were not so misleading as to exonerate
 " the *Essex* from blame for not keeping a better look-
 " out."

Judgment of
 Local Judge.

Ainsi on voit que dans ce cas-là, le juge est d'avis qu'ils ont été trompés, et il dit: "It is impossible to say that it could not". Par conséquent, il y avait là évidemment *a misleading light*, et par conséquent il n'est pas étonnant que dans ce cas-là le juge Butt ait trouvé une faute. Le troisième cas est celui du *Thyrza*. Le *Thyrza* n'avait aucune lumière visible. Tout à coup il vient montrer sa lumière rouge au *Duke of Wellington* qui était tout près, et ce dernier n'a pu l'éviter. Ce dernier soutenait que c'était ce défaut de lumière qui l'avait trompé, qui avait causé la collision. C'était là une faute évidente. Le *Thyrza* n'avait pas de lumière du tout, et tout à coup il montre une lumière rouge lorsqu'il est trop tard. L'accident a eu lieu. Voilà le troisième précédent cité de la part de la défense, je suis d'avis qu'on peut bien admettre ces précé-

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 Judgment of
 Local Judge.

dents sans y trouver un motif de condamner la "Marie Anne"; car je crois avoir démontré qu'aucune des fautes qu'on lui reproche n'ait pu tromper les officiers du "Westphalia" et nul d'entre eux ne peut dire qu'elle ait été trompée, et que sans cela, il aurait fait d'autres manœuvres.

Du côté du demandeur, on a cité plusieurs précédents, qui me semblent décisifs. En voici un. C'est le cas du *City of Antwerp*. La décision a été reproduite dans les *Quebec Law Reports*, vol. I, p. 217, par Sir Andrew Stuart. Voici cette autorité qu'il cite: "I cannot do better than reproduce the words of Lord Westbury: It is undoubtedly true in cases of collision between a sailing ship and a steamer, that although the sailing ship may be found to have been guilty of misconduct or not to have observed the sailing regulations, yet the steamer will be held culpable if it appears that it was in her power to have avoided the collision. It cannot be too much insisted upon that it is the duty of the steamer where there is a risk of collision, whatever may be the conduct of the sailing vessel, to do everything in her power that can be done consistently with her own safety to avoid the collision." Il ne saurait y avoir d'autorité plus forte. C'est l'autorité suivie, et c'est la doctrine qu'a adoptée Sir Andrew Stuart dans la cause que j'ai citée et son jugement a été confirmé par le Conseil Privé. On voit que la doctrine qui est maintenue là est une doctrine saine. Si l'on suppose qu'il y ait eu faute commise par le *sailing ship* et que cette faute n'ait pas contribué à la collision, on ne peut pas le rendre responsable. C'est évident. Il faut absolument qu'il ait contribué à la collision; c'est la doctrine générale en cas de délit qui entraîne la responsabilité. Si vous commettez une faute et qu'il n'en résulte aucun préjudice, personne n'aura

une action contre vous pour vous faire condamner à des dommages. C'est le même principe. La demande a été citée encore le précédent du *Lady Jocelyn*. On a cité aussi le précédent du *Hope*, rapporté au premier volume de *Wm. Robinson*, p. 154, et enfin une autre cause, celle de *Isaac Tillyer*. Il me semble évident qu'on ne peut rien trouver qui engage la responsabilité de la "Marie Anne" dans la présente cause.

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 Judgment of
 Local Judge.

J'ai eu l'avantage dans cette cause-ci d'avoir l'assistance d'un assesseur, un capitaine expert en navigation, et outre des réponses par écrit aux questions que je lui ai posées et qui sont au dossier, je puis dire qu'il partage entièrement ma manière de voir sur la cause de la collision et sur la responsabilité des défendeurs. Voici les questions que j'ai posées et les réponses qui ont été données par l'assesseur à ces questions.

J'ai posé trois questions.

La première est celle-ci ;—

"From your personal knowledge of the locality and from the evidence made before you in this case, was there in your opinion any fault in the schooner "Marie Anne" to steer a little northward when she was sailing down from Cap Rouge to Quebec ?

La réponse à cette question est la suivante :—

"To your first question asking me if, from my personal knowledge of the locality and from the evidence made before me in this case, was there in my opinion any fault in the schooner "Marie Anne" to steer a little northward when she was sailing down from Cap Rouge to Quebec, I beg to state that from my personal knowledge of the locality, when the accident occurred between Cap Rouge anchoring ground and Quebec, and from all evidence given in this case, the officer in command of the schooner "Marie Anne" was justified in keeping on the north side of the main ship channel.

1902
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 Judgment of
 Local Judge.

La seconde question est la suivante ;—

“ As soon as the schooner was showing her green light only to the “ Westphalia,” is it your opinion that the pilot of the said steamer to keep her out of the way of the schooner, should have starboarded, instead of ported twice the helm.

La réponse est comme suit :—

“ To this question, as soon as the said schooner was showing her green light only to the “ Westphalia,” it is my opinion that the pilot of the said steamer to keep out of the way of the schooner should have starboarded, instead of porting twice her helm. I beg to state that in my opinion, the officer in command of the “ Westphalia ” should have starboarded her helm instead of porting twice. By so doing he would have kept out of the schooner’s way and would have passed green to green, thus complying with the Rule of the Road, Art. 20. When a steam-vessel and a sailing vessel are proceeding in such direction as to involve risk of collision, the steam-vessel shall keep out of the way of the sailing vessel.”

Enfin la troisième question est celle-ci :—

“ According to your experience and to the nautical practice, please state whether the effect of starboarding the helm and putting engines full speed astern in the same time was to move the steamer’s head to starboard, rather than to port.”

La réponse est la suivante :—

“ According to experience and practice, I beg to state that it is a well known fact, that to put the engines full speed astern, a ship will cant her head to starboard and her stern to port, this is well explained in the *Practical Seamanship* by Todd & Whall, pp. 282 & 265.”

Pour toutes ces raisons, je dois donc rendre jugement contre le “ Westphalia ” avec dépens. Je réfère la fixa-

tion des dommages au Régistrare, assisté de marchands, lequel devra faire rapport dans le délai d'un mois.

March 30, 1903.

The case on appeal was heard at Quebec.

L. P. Pelletier, K.C. and *A. H. Cook, K.C.*, contended that the court of first instance was wrong in finding that the *Westphalia* was in fault upon the facts in evidence, and that the *Marie Anne* also in fault for the following reasons: First, for not keeping her course after she came in sight of the *Westphalia* and there was danger of collision; Secondly, in carrying a white light contrary to the regulations; and Thirdly, for not maintaining a proper look-out. It having been established by the evidence that the *Marie Anne* had infringed the Regulations for preventing collisions at Sea, she should be held in fault unless it appeared that her contravention of the regulation could not by any possibility have contributed to the accident. This was not shown, and therefore the *Marie Anne* was in fault.

They relied on the following regulations and authorities:

Articles 1, 21, 23 and 29 of the Imperial Regulations for preventing Collisions at Sea. *The Arklow* (1); *The Talbot* (2); *The Ripon* (3); *The Tirzah* (4); Marsden on Collisions (5); *The Jesmond* (6); *The Englishman* (7); *The Secret* (8).

C. P. Pentland, K.C. and *A. R. Angers, K.C.* for the respondent, argued as follows:

In a damage suit, brought by the owners of a sailing ship against the owner of a steamship, it is not incumbent on the plaintiffs to plead that the sailing ship,

(1) 9 App. Cas. 136.

(2) [1891] P. 184.

(3) 10 P. D. 65.

(4) 4 P. D. 33.

(5) 4th ed. pp. 391, 472, 485, 488, 538.

(6) L. R. 4 P. C. 1.

(7) 3 P. D. 18.

(8) 2 Stuart 133.

1903
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 Argument
 of Counsel.

1903
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 ———
 Argument
 of Counsel.
 ———

after observing the steamship, kept her original course. The burden of proof and plea in this respect is upon the defendant to show that the course of the sailing ship was altered and the collision caused thereby, (*The West of England* (1)).

It cannot be too much insisted upon that it is the duty of a steamer, where there is risk of collision with a sailing ship, whatever may be the conduct of the sailing ship, to do everything in her power, that can be done consistently with her own safety, in order to avoid collision. (Per Lord Westbury in *The City of Antwerp* (2); *The American* (3)).

It is a rule in cases of collision between a steamer and a sailing ship that, although the latter may have been guilty of misconduct or may not have observed the general steering and sailing regulations, the steamer will be held culpable, if it appears that it was in her power to have avoided the collision. (*The City of Antwerp* (5)).

Where a steamship is approaching a sailing ship, and does not know what course the sailing ship is pursuing, it is the duty of the steamship, whether the lights of the sailing ship are visible or not, to take no decisive movement until she can ascertain it. (*The Bougainville* (5)).

If the master of a steamer observes the light of a sailing ship approaching and, owing to any cause is doubtful as to her course, it is his duty to slow his engines and stop his vessel, and to take no decisive movement, until he has thoroughly cleared up all his doubts and ascertained the other ship's position, and if a collision occurs from his neglecting to do so, he

(1) L. R. 1 A. & E. 308.

(3) 22 W. R. 645.

(2) L. R. 2 P. C. 30.

(4) L. R. 2 P. C. 25.

(5) L. R. 5 P. C. 316.

will be held partly, if not altogether, in default. (*The General Lee* (1); *The Bougainville* (2).

In a case of collision between a sailing ship and a steamship, if it is proved that they are proceeding in such directions as to involve risk of a collision, and that a collision did take place, the burden of proof is on the steamship to show some sufficient reason to justify her not getting out of the way. (*The Margaret* (3); *The Monsoon* (4).

A collision took place between a sailing ship and a steamship on a dark night. The wind was S.S.E. The sailing ship was sailing N.E. by E., the steamship S.S. W., so that the lights of the sailing ship were about four points on the starboard bow. The sailing ship, instead of keeping her course, ported her helm, and thereupon the helm of the steamship was put hard a port and her engines were reversed. It was held that the steamship was solely to blame for the collision. (*The Lady Jocelyn* (5).

A steamer was sighted by a sailing ship at a sufficient distance to have avoided a collision. The steamer took no steps until the vessels were very near each other, when she starboarded her helm, and the sailing vessel ported her helm to avoid a collision, which took place notwithstanding. It was held that the steamer was alone to blame, and it was the duty of a steamer to keep out of the way of the sailing vessel, provided she could do it, either by starboarding or by porting her helm, and that, on the other hand, it was the duty of the sailing ship to keep her course, and that she could only be excused from deviating from it, by showing that it was necessary to do so in order to avoid immediate danger. *The Velasquez* (6).

(1) 19 L. T. 750.

(4) *Ibid.* 186.

(2) L. R. 5 P. C. 316.

(5) 12 Jur. N. S. 965.

(3) Holt's Rule of the Road,

(6) L. R. 1 P. C. 494.

1903
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 Argument
 of Counsel.

The impossibility of forming any correct estimate of time in cases of this kind and distance in the hurry, excitement and confusion which necessarily prevails is too well known to need comment. (*The Margaret* (1).

Both statements as to time and distance are probably more or less erroneous, and the almost impossibility of correctly estimating time in cases of excitement is universally commented upon by all authors, and time is always overrated. *The Ann Johanne* (2); *The Liberty* (3); *Wineman v. The Hiawatha* (4).

As to porting to a green light, see *The C. M. Palmer* and *The Larnax* (5); *The Lorne* (6).

Upon the point of responsibility for sudden peril. See *The Bywell Castle* (7).

As to close shaving and sudden peril, a vessel is not justified in delaying to take precautions until the last moment, or in trusting to be able to shave clear of the other. *Marsden on Collisions* (8); *The Columbia* (9). A vessel is not required to keep her course after the approach of the other is so near that the collision is inevitable (10).

It has been repeatedly held by the Supreme Court of the United States that a vessel, which, by her own fault, causes sudden peril to another cannot impute to the other as a fault a measure taken in extremis, although it was a wrong step, and but for it the collision would not have occurred. A mistake made in the agony of the collision is regarded as an error for which the vessel causing the peril is altogether responsible. (*The Nichols* (11); *The Carroll* (12); *The*

(1) 2 Stuart's Adm. at p. 21.

(2) 2 Stuart's Adm. at p. 48.

(3) *Ibid.* at p. 103.

(4) 7 Ex. C. R. 447.

(5) 2 Asp. M. L. C. 94.

(6) 2 Stuart's Adm. 177.

(7) 4 P. D. 219.

(8) 4 ed. p. 84.

(9) 9 Ben. (U.S.) 254.

(10) 16 Am. & Eng. Ency of Law,
p. 234.

(11) 7 Wall. 656.

(12) 8 Wall. 302.

City of Paris (1); *The Lucile* (2); *The Favorita* (3);
The Falcon (4); *The Sea Gull* (5).

There are decisions of the French courts to the same effect (6).

Starboarding to a red light on your starboard side will be unlawful, unless there is good reason to suppose that so doing would not take you across the bow of the other ship. (Todd & Whall's *Practical Seamanship* (7).

The keeping-away ship must go under the stern of the other vessel.

Though at the time of the collision a vessel is being navigated in an improper manner, she will not be held in fault for the collision if it is proved that the particular act of imprudence did not cause or contribute to the collision. (*The Hope* (8).

If the negligence of the party injured did not in any way contribute to the immediate cause of the accident, that negligence should not be set up as an answer to the action. (*Greenland v. Chaplin* (9).

A steamship infringed the rule or regulation which is *primâ facie* applicable to the present case, the burden of proof to show not only that such infringement did not contribute, but could not possibly have done so, was held to be upon such infringing ship. (*The Khedive* (10).

There is no difference between common law and admiralty as to what amounts to negligence.

The non-observance of a statutory rule by a vessel is not to be considered as a fact contributory to or occasioning collision, provided that the other vessel

(1) 9 Wall. 634.

(2) 15 Wall. 676.

(3) 18 Wall. 598.

(4) 19 Wall. 75.

(5) 23 Wall. 165.

(6) *Abordage Nautique*, Caumont, par. 134.

(7) P. 168.

(8) 1 W. Rob. 154.

(9) 5 Ex. 243.

(10) 5 App. Cas. 876.

1903
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 ———
 Argument
 of Counsel.
 ———

could, with reasonable care exerted up to the time of the collision, have avoided it (*The Bernina* (1)).

As to the white light see *The Cuba* (2); *The Reliance v. Conwell* (3); *The Porter v. Heminger* (4); *The Inchmaree S. S. Co. v. S. S. Astrid* (5); *The N. Churchill & Normanton* (6).

It was proved at the trial that a fog-horn was blown on the *Z* but not heard on the *I*; Held: that this was not *prima facie* evidence of negligence of those on board the *I*. (*The Elysia* (7)).

The fact of a steam whistle, alleged to have been blown in a fog, not being heard by those on board an approaching ship is not necessarily proof that there was a bad look-out on the approaching ship, as the direction in which and the distance from which, the sound could be heard is uncertain. (*The Rosetta* (8)).

In the case of *La Plata* (9) it was not enough it was said that the helm was ported; the ship must answer her helm.

As to a look-out we think it right to say, said Dr. Lushington, that there was a want of a proper look-out on board the *Jane* and *Ellen*, but that that want of a proper look-out did not contribute to this collision. (Lowndes, *Collisions at Sea* (10)).

All these cases fall within the general principle that to render a ship liable for collision damage it is not enough that there shall have been a fault, that fault must have contributed to the collision. (*Roberts v. The Pawnee* (11)).

As to weight of evidence the *Isaac H. Tillyer* (12) has this head note: "Testimony from a steamer clearly

(1) 12 P. D. 36.

(2) 26 S. C. R. 651.

(3) 31 S. C. R. 653.

(4) 6 Ex. C. R. 208.

(5) 6 Ex. C. R. 218.

(6) Cook's Adm. 65.

(7) 46 L. T. 840; 4 Asp. M. C.

540.

(8) 59 L.T. 342; 6 Asp. M.C. 310.

(9) Swab., 220.

(10) Pp. 68 & 69.

(11) 7 Ex. C. R. 390

(12) 101 Fed. Rep. 478.

in fault for a collision with a sailing vessel, that the latter was guilty of contributing fault by changing her course, will be viewed with suspicion; and when the evidence from the sailing vessel is to the contrary, and accords with the probabilities, it will be accepted in preference.

F. E. Meredith, K.C., replied.

THE JUDGE OF THE EXCHEQUER COURT now (April 20th., 1903) delivered judgement.

This is an appeal from the judgment of the Local Judge in Admiralty for the Quebec Admiralty District in favour of the respondent (the plaintiff in the action) in an action for damage by collision between the German screw steamship *Westphalia* and the schooner *Marie Anne*. The appellants are the owners of the *Westphalia*. The respondent is the widow and universal legatee of Francis Xavier Boisvert, who at the time of the collision was the owner and captain of the schooner. The collision occurred about 9.35 P.M. on the 4th of September, 1902, on the north side of the River St. Lawrence below Cap Rouge, and above the place where the piers for the railway bridge now in course of construction have been built. Besides the captain, there were on the schooner at the time his brother George Boisvert and a seaman named Vaudreuil. The schooner was so injured that shortly after the collision she sank, and the captain and Vaudreuil were drowned. George Boisvert was rescued by the crew of a boat sent by the *Westphalia* to the assistance of those on board the *Marie Anne*.

The learned judge found that the collision was occasioned by the fault of the *Westphalia*, and that the *Marie Anne* was not in fault in anything that contributed to the collision. He had the assistance of a nautical assessor who concurred in this view of the case. Judgment was pronounced in favour of the

1903
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 ———
 Reasons
 for
 Judgment.
 ———

1903
 ~~~~~  
 THE  
 HAMBURG  
 PACKET Co.  
 v.  
 DESROCHERS

Reasons  
 for  
 Judgment

plaintiff in the action, and the defendants and their bail were condemned in an amount to be found due, and costs; and it was directed that an account should be taken by the Registrar assisted by merchants. From that judgment the appeal is taken.

The *Westphalia* on the night of the collision, and immediately before it, was proceeding from Quebec to Montreal. The wind was westerly—something north of west. The tide was ebbing. It had been raining, but the rain had ceased and the weather was clear. The night was dark, but lights were distinctly visible. The steamship was making about nine knots an hour through the water, and five knots or a little more over the ground. The master, chief officer, and the pilot who had been taken on board at Quebec, were on the bridge. It appears from the evidence of the master and pilot that soon after passing the piers of the railway bridge, now under construction across the River St. Lawrence, below Cap Rouge, they observed the red and green lights of a sailing vessel coming down the river, about one-half of a point on the *Westphalia's* port bow and about one mile distant. The sailing vessel turned out to be the *Marie Anne*. Her lights were first seen about 9.30 p.m. The collision occurred about 9.35. The combined speed of the two vessels was approximately twelve miles an hour, probably a little more, as, following the respective courses that they took, they jointly made in the five minutes that intervened something more than a mile that lay between them when the lights of the *Marie Anne* were seen from the steamship. Omitting for the present any reference to a white light, which they subsequently made out, and which will be referred to later, the order of events from this time to the collision, a period of about five minutes, was as follows: The *Westphalia* after making out the lights of the *Marie*



*Anne* kept her course and speed for about one minute and a half, both the red and the green lights of the *Marie Anne* being visible. Then the helm of the *Westphalia* was ported with the intention of passing the *Marie Anne*, port light to port light. But after a half minute the *Marie Anne* shut out her red or port light, and the helm of the *Westphalia* was put hard to port. That was done, it is alleged, in the belief that the *Marie Anne* had changed her course, and in the expectation that she would resume it, and with a view to giving her more room to pass. The pilot also says that having lost the red light of the *Marie Anne* he was looking for it. When the order hard-a-port was given the *Westphalia* signalled by blowing her whistle once to indicate that her course was being changed to starboard. Still keeping her speed she proceeded with the helm hard a port for about one minute. At the end of that time the green light of the *Marie Anne* was approaching her course line, and at a distance of about one-third of a mile. Then three orders, one immediately after the other, were given and executed:—(1) The helm of the steamship was put hard a starboard; (2) the engines were stopped; (3) the engines were put full speed astern. The order to stop was given at 9.33. The collision occurred about two minutes later, and the engines were stopped at 9.37. They had been going full speed astern during the four minutes immediately preceding. Because of this the *Westphalia* did not answer her starboard helm. She had a right-handed screw, that is one which viewed from astern when the engines are going ahead revolves from left to right. When the engines are going astern the screw is reversed and revolves from right to left. That tends, more or less, according to other circumstances, to draw the stern of the ship to port and the bow of course goes to the starboard. The fact is stated,

1903

THE  
HAMBURG  
PACKET Co.  
v.  
DESROCHERS

Reasons  
for  
Judgment.

1903  
 THE  
 HAMBURG  
 PACKET Co.  
 v.  
 DESROCHERS  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

and the reason given by the master of the *Westphalia*. The effect of a reversed screw while the ship has headway, as the *Westphalia* at the time had, is explained in *Marsden on Collisions* (1). If a ship has sternway, a starboard helm will, as the learned judge pointed out, send the ship to starboard, and not to port. But Marsden further explains (2) that "whilst the ship has headway through the water and the engines and screw are working astern, the action of the rudder is the reverse of that which it has whilst the engines and screw are going ahead. This "reverse action of the rudder" he adds "is always feeble and is different for different ships and even for the same ship under different conditions of loading." The course of a ship, until her way is stopped, is, he says, determined by the combined influences of the reversed screw, the wind and the rudder, severally acting in the manner that he describes; and to these influences one may, I think, add, as the master of the *Westphalia* did, the influence of the tide. In the present case the ship with her helm hard a starboard and her engines full speed astern, did not go to port, and that is what was to be expected.

The two vessels were at the time in Canadian waters, and subject to the rules and regulations for preventing collisions in Canadian waters prescribed by the Governor in Council on the 9th of February, 1897. (3) These rules are in conformity with regulations for preventing collisions at sea approved by an order of Her Majesty in Council of the 27th of November, 1896. In each case the rules came into force on the 1st of July, 1897. By the 20th Article of these regulations it is provided that when a steam vessel and a sailing vessel are proceeding in such direc-

(1) 4th Ed. pp. 503-505.

(2) P. 504.

(3) Acts of Canada, 1896-7, Vol. 1, p. LXXXI.

tions as to involve risk of collision, the steam vessel shall keep out of the way of the sailing vessel. The *Westphalia* came, I think, within the operation of this rule when the lights of the *Marie Anne* were first observed, and was never free from its operation from that time until the collision occurred. By Article 22 it is provided that every vessel which is directed by these rules to keep out of the way of another vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other. There was nothing in the present case to prevent the *Westphalia* from complying with this rule, under the operation of which she came, it seems to me, at (if not before) the time when the *Marie Anne* shut out her red light. There can, I think, be no doubt that when that happened the steamship should have starboarded her helm and passed astern of the schooner, green light to green light, instead of putting the helm hard aport, as was done. Article 23 provides that every steam vessel which is directed by these rules to keep out of the way of another vessel, shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed, or stop or reverse. The *Westphalia* became amenable to this rule when the vessels approaching each other it became necessary or reasonable to do one or more of the things mentioned.

The learned judge, who heard the case, found the collision to be occasioned by the non-observance in three particulars of the rules mentioned. First, he found those in charge of the *Westphalia* to be at fault in waiting for a minute and a half, after making out the *Marie Anne's* lights, before changing the course of the steamship; secondly, in putting the helm hard aport to a green light instead of starboarding; and thirdly in putting the engines full speed astern as

1903  
 THE  
 HAMBURG  
 PACKET CO.  
 v.  
 DESROCHERS  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

1903  
 THE  
 HAMBURG  
 PACKET CO.  
 v.  
 DESROCHERS  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

mentioned, thereby preventing the ship from answering her starboard helm.

The *Marie Anne* had earlier in the evening been riding at anchor at Cap Rouge, waiting for the tide to turn. Below her, and not far from her, another schooner was at anchor, of which the witness, Omer Thibaudeau, was captain. With respect to what was done by the *Marie Anne* in getting under way to go to Quebec, her condition at that time, the lights she carried, the course she took on setting out, the evidence of Thibaudeau corroborates entirely that of George Boisvert, the survivor of the three men who were on the *Marie Anne*. Otherwise the case made for her depends principally upon the latter's testimony. Before leaving Cap Rouge the anchor light of the *Marie Anne* was taken down and put in the cabin; and her sailing lights were properly placed and in good order. She carried, on leaving Cap Rouge, no other light. Her jib and foresail were set; and having got under way she at first turned her head a little to the south to clear Thibaudeau's schooner, and then turned toward the north and took her course down the north side of the river. For what followed we have only the evidence of George Boisvert. The captain of the *Marie Anne* was at the wheel. George Boisvert and the sailor Vaudreuil were with him in the stern. The schooner was making three or four knots an hour. After proceeding, according to Boisvert, about ten minutes the white and green lights of a steamship were seen on the starboard side of the schooner and distant about one mile and a half. The steamship, which turned out to be the *Westphalia*, appeared at that time to be heading about three points to the south. In eight or ten minutes after seeing the steamship's green light he saw both her red and green lights, and she came right on them. Up to this time and afterwards until

the collision was imminent, the *Marie Anne* kept her course. Then to lessen the shock her helm was put to starboard. In three or four seconds the schooner was struck by the *Westphalia*. Boisvert, when he saw the steamship's red and green lights, called his brother's attention to her; but his brother thought there was no danger as steamships did not usually pass where the *Marie Anne* then was; that is that it was not usual for them to be so near to the north shore of the river. It was, by Article 21 of the Rules mentioned, the duty of the *Marie Anne* to keep her course from the time when there was risk of collision with the *Westphalia*. As to that there is a conflict of testimony. On the one hand Boisvert testifies that the course of the schooner was not changed until just before the collision, and when the collision was inevitable. The master and pilot of the *Westphalia* say that the course of the *Marie Anne* was altered at or about the time when the helm of the steamship was ported the first time. No blame is imputed to the *Marie Anne* for starboarding her helm at the last moment for the purpose mentioned (1). It was suggested in argument that the change of course by which it is alleged the *Marie Anne* hid her red light from the *Westphalia* took place when the former was passing to the south of Thibau-deau's schooner. But that suggestion cannot be accepted. That happened too early in the course of the events narrated, and at a point too far from the place of collision to afford a satisfactory explanation of what is said to have been observed from the bridge of the *Westphalia*. The learned judge found that it was not sufficiently proven that the course of the *Marie Anne* had been altered; and that even if it had been, that did not contribute to the collision or justify the action of those in charge of the steamship.

(1) *The Bywell Castle*, L. R. 4 P. D. 219.

1903  
 THE  
 HAMBURG  
 PACKET CO.  
 v.  
 DESROCHERS  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

1903

THE  
HAMBURG  
PACKET CO.  
v.  
DESROCHERS

Reasons  
for  
Judgment.

The *Marie Anne* is also accused of carrying a white light in contravention of Article 5 of the regulations for preventing collisions. After her red light became invisible to those on the *Westphalia*, a white light was observed a little to the left and about eight feet higher than the *Marie Anne's* green light. The distance between the two lights was increasing slowly and the white light could not be made out. It was not when first seen thought to be on the *Marie Anne*. Later when the vessels approached each other, it was found, according to the testimony of those on the *Westphalia*, that the schooner was carrying a white light behind her mainmast. The master of the *Westphalia* says that he saw it at the time of the collision; that it was hanging on the mainboom on the after part of the ship, or above the mainboom on the halyards; that it was the same white light that he had seen before; that when he first saw it the *Marie Anne* was a little more than a third of a mile distant; that he saw it continuously until the collision; that he saw it after the collision for more than five minutes; and that when the second officer went to the rescue of those on board the *Marie Anne* he pointed out the light to the latter and told him to steer by it. The evidence of the master of the steamship in respect of this white light is corroborated by that of the pilot and of the chief and second officers of the steamship. Boisvert's testimony is that no such light was carried by the *Marie Anne*. The learned judge's view on this aspect of the case is that either Vaudreuil, who was drowned, or some other person brought the white light from the cabin at the last moment and ran it up the mast, thinking by that means to get the steamship to manoeuvre in such a way as to avoid the collision. On the whole he does not think the evidence that the *Marie Anne* was carrying a white light sufficient. I understand him in that

connection to have reference to her condition when leaving Cap Rouge. And with that I fully agree. On the other hand unless one is prepared to discredit the master, chief officer and pilot of the steamship—and I do not understand the learned judge to do that—one must, I think, come to the conclusion that the schooner was carrying a white light at the time of the collision and for a few minutes before it occurred. That, it seems to me, must be accepted as a fact, whatever the explanation may be. But assuming the fact to be as stated, the learned judge was of opinion that the white light did not mislead those in charge of the *Westphalia* or contribute to the collision.

The *Marie Anne* was found to be at fault in not having a proper look out; but it was held, and beyond question correctly held, that this did not contribute in anyway to the accident. The *Westphalia's* lights were seen and made out in due time by those on board the *Marie Anne*, and were never lost sight of until the collision, with which the want of a proper look-out on board the latter had no connection whatever.

Now for the appellant it is argued that, assuming the *Westphalia* to be to blame for the collision, the judgment pronounced in this case cannot be sustained unless it appears not only that the infringement of the regulations imputed to the *Marie Anne* did not contribute to the collision; but that they could not by any possibility have contributed thereto. And it is important to see how that, as a question of law may be.

The regulations for preventing collisions referred to as applicable to the present case were made by virtue of the authority given by section fourteen of *An Act Respecting the Navigation of Canadian Waters* (1). They apply to all ships in such waters whether foreign or not (2).

(1) R.S.C., c. 79.

(2) R.S.C., c. 79, s. 9.

1903  
 THE  
 HAMBURG  
 PACKET CO.  
 v.  
 DESROCHERS  
 Reasons  
 for  
 Judgment.

1903  
 ~~~~~  
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 ———
 Reasons
 for
 Judgment.
 ———

By the sixth section of the Act it is provided that if any damage to person or property arises from the non-observance by any vessel or raft of the rules prescribed by the Act, such damage shall be deemed to have been occasioned by the wilful default of the person in charge of such raft, or of the deck of such vessel, unless the contrary is proved or it is shown to the satisfaction of the court that the circumstances of the case rendered a departure from such rules necessary. A similar provision (but without the clause as to a departure from necessity) is to be found in the 11th section of the Act of the late Province of Canada, 14 and 15 Vict., Chapter 126. But the provision as cited first occurs in a Canadian statute in the Act of the Province mentioned 22nd Vict, Chapter 19. It is to be found in the 13th section of that Act in substantially the same terms as are used in the Act now in force. It also occurs in the 13th section of Chapter 44 of the Consolidated Statutes of Canada; in the 7th section of the Act of the late Province of Canada 27th and 28th Vict., Chapter 13; and in the 7th sections of the Acts of the Parliament of Canada 31st Victoria, Chapter 58 and 43rd Victoria, Chapter 29. Since 1859 there has in Canada been no substantial change in the language in which the provision is expressed.

In the United Kingdom the course of legislation has been different. By the 24th section of the Act of the Parliament of the United Kingdom, 14th and 15th Vict. Chapter 79, after providing that the vessel at fault should not recover anything, it was enacted that in case any damage to person or property be sustained in consequence of the non-observance of any of the said rules, the same should in all courts of justice be deemed, in absence of proof to the contrary, to have been occasioned by the wilful default of the master or other person having charge of such vessel, and that such

master or other person should, unless it appeared to the court before which the case was tried, that the circumstances of the case were such as to justify a departure from the rule, be subject in all proceedings whether civil or criminal to the legal consequences of such default. The 298th and 299th sections of *The Merchant Shipping Act, 1854* (1) through not in the same words were to the same effect. These sections were repealed in 1862, and other provisions substituted for them by the 28th and 29th sections of the Act 25th and 26th Victoria, Chapter 63. The effect of that enactment was to restore the Admiralty rule as to the division of damages where both ships are in fault; but there was no change in its provisions with respect to the question now under consideration. All these provisions dealt, as the provisions of the Canadian Act cited do, with cases in which the collision was occasioned and the damage arose from the non-observance of a regulation applicable to the case; and the question as to whether the infringement of the rule contributed to the collision had in every case to be tried. That state of the law was altered by the 17th section of *The Merchant Shipping Amendment Act, 1873* (2) which is reproduced in the 4th clause of the 419th section of *The Merchant Shipping Act, 1894* (3) in these words:—"Where in a case of collision it is proved to the Court before whom the case is tried that any of the collision regulations have been infringed, the ship by which the regulation has been infringed shall be deemed to be in fault, unless it is shown to the satisfaction of the Court that the circumstances of the case made departure from the regulation necessary."

This alteration of the law in 1873 was an important one. The occasion of it and its effect will be seen by

(1) 17th and 18th Vict. c. 104. (2) 36th and 37th Vict., c. 85.
(3) 57th and 58th Vict. c. 60.

1903
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 ———
 Reasons
 for
 Judgment.
 ———

1903
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 ———
 Reasons
 for
 Judgment.
 ———

reference to the following cases: In *Tuff v. Warman* (1) the defendant was charged with having so negligently navigated a steam vessel in the River Thames as to run against and damage the plaintiff's barge. The case came before the Exchequer Chamber in 1858. The effect of the decision cannot, I think, be better stated than it was by Lord Blackburn in the case of *The Khedive* (2) decided by the House of Lords in 1880:—
 "On the construction of this and similarly worded enactments it had been held" he said "in *Tuff v. Warman* that though the plaintiff had infringed the rules, and by his neglect of duty brought the vessel into danger yet if the defendant could by reasonable care have avoided the consequences of the plaintiff's neglect, but did not, and so caused the injury, the plaintiff could recover, as under such circumstances the collision was not occasioned by the non-observance of the rule." This, he adds, prevented the statute from producing the effect that those who framed it wished; but nothing was done until attention being apparently called to the subject by the case of the *Fenham* (3) section 17 of *The Merchant Shipping Act, 1873* was enacted. One of the objects of the change made in the language of the enactment was, he thought, to take away what was the *ratio decidendi* in *Tuff v. Warman*, and another to render it unnecessary to have resort to an artificial rule as to the inference to be drawn from evidence, as in the *Fenham*. The effect of the statute is to impose on a vessel that has infringed a regulation which is *prima facie* applicable to a case, the burden of proving, not only that such infringement did not, but that it could not by possibility, have contributed to the accident (4). That

(1) 2 C. B. N. S. 740; 5 C. B. p. 49; *The Hibernia*, 2 Asp. M.C. N. S. 573. N.S. 454; *The Fanny M. Carvill*, 2 Asp. M.C.N.S. 422, and, on appeal, 565; *The Khedive*, 5 App. Cas. 876; and *The Cuba*, 26 S.C.R. 661.
 (2) 5 App. Cas. 892.
 (3) L. R. 3 P. C. 212.
 (4) *Marsden on Collisions*, 4th Ed.

is the rule for which the appellants contend, and it is no doubt the rule to be followed in Canadian Courts in cases of collision occurring on the high seas (1); but it is not applicable where the collision occurs in Canadian waters. Where that happens the rule to be followed is that established by the earlier cases (2). It is necessary then in considering the English authorities to distinguish between cases decided before (3) and those decided after (4) 1873 when the Act was passed. All the cases on which the appellants rely (5), excepting one, (6) fall within the latter period and are distinguishable for the reasons stated. The earlier case relied on (*The Jesmond*) is a decision with respect to the risk of collision being determined, and there is nothing in the judgment pronounced in this case contrary to anything thereby decided.

With regard to the doctrine of contributory negligence *Tuff v. Warman* (7) is still, where applicable, a leading case (8), and in this connection it is not unimportant to keep in mind that, as said by Lord Blackburn in the case of *Cayzer v. Carron Company* (9) "there is no difference between the rules

1903
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 ———
 Reasons
 for
 Judgment.
 ———

(1) *The Reliance*, 31 S.C.R. 658; Cas. 139; *The Chusan* 5 Asp. M.

(2) *The Cuba*, 26 S.C.R. 661; C. N. S. 476; *The Ripon* L. R. 10 P. D. 65; *The Fire Queen* 12 P. D. C.R. 210, 211. 147; *The Arratoon Apcar* 15 App.

(3) *The Palestine* 13 W. R. 111; Cas. 37; *The Talbot* [1891] P. D. 184; *The Duke of Buccleugh* [1891] A. C. 310; and *The Argo* 82 L. T. R. 602.

(4) *The Lady Jocelyn* 12 Jur. 965; D. 184; *The Duke of Buccleugh* [1891] A. C. 310; and *The Argo* 82 L. T. R. 602.
 (5) *The Arklow* 9 App. Cas. 139; *The Talbot* [1891] P. D. 184; *The Ripon* L. R. 10 P. D. 65; *The Tirzah* L. R. 4 P. D. 33; *The Englishman* L. R. 3 P. D. 18.

(6) *The Jesmond*, L. R. 4 P. C. 1.
 (7) 2 C. B. N. S. 740; 5 C. B. N. S. 573.

(8) Pollock on Torts, 6th Ed. 443.

(9) 9 App. Cas. 880.

1903
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 ———
 Reasons
 for
 Judgment.
 ———

“ of law and the rules of Admiralty to this extent
 “ that where anyone transgresses a navigation rule,
 “ whether it is a statutory rule, or whether it is a rule
 “ that is imposed by common sense, what may be called
 “ the common law, and thereby an accident happens
 “ of which that transgression is the cause, he is to
 “ blame, and those who are injured by the accident, if
 “ they themselves are not parties causing the accident
 “ may recover both in law and in Admiralty.” And in
 the case of *The Cuba* (3) Mr. Justice King, delivering
 the judgment of the Court, referred to Lord Blackburn’s
 opinion and stated the proposition as follows:—“ Apart
 “ from statutory definitions of blame or negligence
 “ there seems to be no difference between the rules of
 “ law and of Admiralty as to what amounts to negli-
 “ gence causing collision”; and applying the rule to
 the case then under consideration, he added: “ As
 “ applied to the case before us the principle is that
 “ non-observance of a statutory rule by the *Elliott*
 “ is not considered as in fact occasioning the collision
 “ provided that the *Cuba* could, with reasonable care
 “ exerted up to the time of the collision, have avoided
 “ it.” There is only one other matter that need to be
 referred to in this connection. *Tuff v. Warman* was
 decided in the Exchequer Chamber in 1858. The Act
 of the late Province of Canada 22nd Vict. chapter 19 was
 passed in the year 1859. In it and in the subsequent
 Acts mentioned, down to and including Chapter 79 of
 the *Revised Statutes of Canada* now in force, occur
 provisions which in respect of the question now under
 consideration are in substance the same as those of the
 statutes of the Parliament of the United Kingdom in
 force when that case was decided. And the construc-
 tion that has been put by courts of appeal in England
 on the provisions of the earlier Imperial Statutes, of

which the Canadian law is in substance a re-enactment, is the construction that should be adopted here. That is a proposition that would, I think, be accepted without authority, but authority for it is not wanting. It was so held in the Privy Council in *Trimble v. Hill* (1).

Now when in the present case the question is asked: what wrongful act or omission of those in charge of the *Westphalia* occasioned the collision in this case? the answer it seems to me is that it was wrong and against the rules and good seamanship to put the helm of the *Westphalia* hard to port to the *Marie Anne's* green light. Not only was that a mistake, but it was, it seems to me, the cause of the accident. Neither can the excuses for the manœuvre that are set up be entertained. It is argued that the *Westphalia* having at a time when that course was open to her, elected to pass the *Marie Anne* port light to port light, the former was right in persisting in that course, and it is said that when the latter by changing her course hid her red or port light the steamship's helm was put hard to port to give the schooner more room to pass. But the *Westphalia* had no right of election and was wrong in persisting in a course that involved a risk of collision. It was her duty to keep out of the way of the *Marie Anne*. It is said however by those in charge of the steamship that as it was the duty of the schooner to keep her course, and she had changed it, they expected her to change again and go back on her original course. But what warrant had they for any such expectation; and on what grounds are they to be excused for doing a thing that was at the time clearly wrong on an assumption that the schooner would do something to make it right, instead of acting upon the fact as they saw it, and meeting in a proper way, as they should have met, the exigency that arose? For myself I see no good

1903

THE

HAMBURG
PACKET Co.

v.

DESROCHERS

Reasons
for
Judgment.

(1) 5 App. Cas. 342.

1903
 THE
 HAMBURG
 PACKET CO.
 v.
 DESROCHERS
 ———
 Reasons
 for
 Judgment.
 ———

grounds of excuse. The pilot also says he was seeking or looking for the schooner's red light. The following question and answer occur in his cross-examination:—
 Q. "Vous cherchiez la lumière rouge?—R. Oui." The word was not of his own choosing, and may not express exactly what he meant. But whether the order "hard to port" was given with a view to finding the "Marie Anne's" red light, or only in the expectation of getting it again, it was a mistake. Her green light showed him plainly enough what at the time ought to be done, and done promptly, if a collision was to be avoided. A wrong order was given, and being executed caused the collision. This it seems to me is the turning point in the case.

With reference to the order that was subsequently given to put the engines of the steamship full speed astern it is clear of course that if the order was wrong, as the learned judge found it to be, it contributed to the accident. But on the question as to whether it was under the circumstances then existing a proper order or a wrong one I have come to no clear conclusion. I suppose the true answer to the question depends upon whether or not it was at the time more imperative to stop the headway of the steamer than it was to direct her course to port. The learned judge's opinion is entitled to great weight, and he had the assistance of an assessor who agreed with him. I should hesitate to differ from him, and I can of course see that the accident might possibly have been avoided if the order had not been given. But that does not necessarily show that the order was wrong. It seems to me, however, to make no difference in the result whether one comes to the conclusion that the order was right or that it was wrong. If the former, then the *Westphalia* had by a fault for which she is answerable here, brought herself into a position of peril from

which, doing the thing that was right, she could not extricate herself, and for the damage resulting from such fault she must answer. If the order was wrong she but added one fault to another, the first being of itself sufficient to render her liable.

1903
 THE
 HAMBURG
 PACKET Co.
 v.
 DESROCHERS

Reasons
 for
 Judgment.

With regard to the contravention of the rules alleged against the *Marie Anne* in changing instead of keeping her course I am inclined to the view that she did alter her course, at the time mentioned by the master and pilot of the steamship. That, I think, might have happened without Boisvert observing it; and one does not need to discredit his evidence to come to that conclusion. But it is very clear, I think, that those in charge of the steamship could with reasonable care have avoided the effect of this non-observance of the statutory rule. There was no difficulty as to that. The change of course happened at a time when it could have been met easily, and at a distance that left ample opportunity for the *Westphalia* to avoid its effect. In fact but for a subsequent mistake made by the steamship in porting to a green light the accident would not have happened; and the non-observance of the statutory regulation is not, under the authorities referred to, to be considered as occasioning the accident.

With regard to the white light that the *Marie Anne* was found to be carrying, I agree fully with the view expressed in the judgment appealed from that it did not in anyway contribute to the collision. It is said that it was at least distracting. But nothing was done or omitted to be done because of it, that would or might otherwise have been omitted or done; and nothing was, because of it, done sooner or later than it otherwise would have been. It had no influence on the movements that led to the collision.

1903

THE
HAMBURG
PACKET Co.
v.
DESROCHERS

Reasons
for
Judgment.

The question of the want of look-out has already been dealt with.

It was the duty of the steamship to keep out of the way of the sailing vessel. That was not impossible or even difficult to do. Nothing that the sailing vessel did prevented the steamship using reasonable care from keeping out of her way. The steamship failed to do what it was her duty to do, and must be held to be alone to blame.

Appeal dismissed with costs.

Solicitors for appellant: *W. & A. H. Cook.*

Solicitors for respondent: *Caron, Pentland & Stuart.*