

QUEBEC ADMIRALTY DISTRICT.

THE RICHELIEU & ONTARIO } PLAINTIFFS ;  
 NAVIGATION COMPANY..... }

1904  
 Nov. 19.

AGAINST

THE STEAMSHIP "CAPE BRETON" } DEFENDANTS.  
 AND OWNERS..... }

*Shipping—Collision—Look-out—Evidence—Special rule contrary to general rule—Approaching ships—Uncertainty as to course—Damages.*

1. A pilot in charge of the ship, or the man at the wheel, is not a proper look-out within the meaning of Art. 29 of the Rules for Preventing Collisions of 1897, made under the provisions of R. S. C. c. 79 intituled *An Act Respecting the Navigation of Canadian Waters*. The look-out should have nothing else to do than to scan the horizon and report. The place on the ship where he is stationed need not necessarily be the bows, but it should be the best place on the ship for the purpose.
2. Where there is no proper look-out the burden of proof is on the delinquent vessel to show that such fault did not contribute to the collision.
3. In finding upon conflicting evidence, the court will give more weight to the affirmative testimony of those who swear to having seen a given thing than to the merely negative testimony of those who swear that they did not see it.
4. Where a ship undertakes to follow a course, authorized by usage and special rule, in entering a port, but which to another ship approaching her may appear to be an unusual course and contrary to the general rule, it is the duty of the former to signal her course to the latter, and if she fails to do so the latter has a right to presume that the former will pursue the general rule.
5. Where there is danger of collision between two vessels, and they both obstinately follow out to the letter the rules regulating their respective courses when there is no such danger, in the event of a collision occurring by reason of their adherence to such rules, both vessels are at fault under Rule 27, which provides that in following general rules due regard must be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances which may render a departure from the general rule necessary.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Argument  
 of Counsel.  
 ———

6. Where two steam vessels are approaching each other and each is uncertain and perplexed as to the course of the other, it is the duty of both to slacken speed, reverse and completely stop until their respective courses may be ascertained.

**ACTION** for damages for collision between two steamships in the St. Lawrence River.

The facts of the case are stated in the reasons for judgment.

September 7th, 8th, 9th, 12th, 13th, 14th, 15th, 16th, 17th, 19th, 20th, 21st and 24th.

*A. R. Angers, K.C., C. Pentland, K.C., and A. H. Cook, K.C.* for the plaintiffs.

*F. Meredith, K.C., A. Geoffrion, K.C. and R. E. Harris, K.C.* (of the Nova Scotia Bar) for the defendants.

Mr. *Pentland*, for the plaintiffs, having stated the facts as alleged in the several pleadings for the plaintiffs and defendants, said that the first question raised by the defendants was that the plaintiffs had not an efficient or competent look-out. It could be admitted that the plaintiff ship had no man especially on the look-out at the time, but that would not be a fault under the circumstances of this case. The cases that hold it necessary for the look-out to be stationed in the bows of the vessel were decided when ships were constructed on an entirely different plan from that prevailing to-day. In most of these cases which will be relied on by our opponents the ships involved were sailing ships, so that it was impossible to keep an efficient look-out on board of them unless the man was placed right up on the fore-castle head. The officer of the watch was not walking up and down on such ships as he is on these river steamers on top of the hurricane deck; but was away aft, and between him and the fore-castle head, on which the look-out was

stationed, there were two or more heavy masts with all their rigging and sails, which made it utterly impossible for the officer of the watch to see anything beyond the main-mast. Looking at the model of the *Canada*, the court will see that the men stationed in the wheelhouse on the upper deck have a perfect view not only ahead but on both sides of them, and for the matter of that, behind them. So the position of the look-out is not necessarily confined to the bows to-day, and so long as the officer of the watch is possessed of all the facts and information which can be given him by the look-out, then the purposes of the look-out are entirely answered. Our men saw a light on the *Cape Breton*, but it was only one light and they took it to be that of a vessel at anchor. Both the man at the wheel and Latour saw this light, studied it, and came to the conclusion that it was an anchor light. They proceeded then accordingly, following the course which they had followed for years past, and within a very short time of this accident they hear the *Cape Breton's* whistle off the starboard side of their ship, and the collision occurs.

One point deserves particular notice just here. The master of the *Cape Breton* undertakes to say in his evidence that he felt he had no responsibility at all that night, that he had nothing at all to do with the navigation of the ship, that he left it entirely in the hands of his pilot, yet the very first thing he did was to interfere with his pilot. The pilot ordered full speed in a certain direction, and the captain immediately took the telegraph and reduced it to half speed. Moreover, it was the captain's duty to see that the lights were burning (1).

As to the facts of the *Cape Breton's* lights being properly exhibited, the defendants' case depends on the

(1) *The Rob Roy*, 3 W. Rob., 190.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Argument  
 of Counsel.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Argument  
 of Counsel.  
 ———

evidence of interested witnesses; while our theory that the green light was never put up at all and that the red light was only exhibited at the last moment is supported by the evidence of several disinterested persons, and the mate's log on board of the *Cape Breton*. There is an entry in this log as to the lights having been placed in position at 7.30 p.m., when the ship left Montreal; but there is no entry of the lights having been so placed when they left Sorel. Lafleur, the master of a schooner coming up the river that night, an outside witness, who was steering his vessel at the time and keeping his eye on the *Cape Breton*, swears positively that she had no lights, and that if she had he would have seen them. They carried no regulation lights as required by the order in council to be found bound up with the Dominion Statutes of 1896-7, p. 81. They try to establish that they carried Board of Trade lights, but the Board of Trade regulations are of no force as against this order in council. (*Moore's New Rules of the Road* (1); *Todd & Whall's Practical Seamanship* (2). Again, why were not these lights produced, and the plaintiffs given an opportunity of examining them? The defendants undertake to shew that there were tests of these identical lights made at Quebec, but we had no opportunity of being present at such tests. Furthermore, the men who made the tests tell us that they placed themselves thirty feet from the bow, and that owing to the bluff shape of the ship's bow they could not see them. Is it not possible that owing to their position and the build of the ship, and the use of light towers, they could not be seen three hundred feet or double that distance? *Todd & Whall's Practical Seamanship* (*supra*) says: "It is advisable to have the lights and fog-signals in such good order and condition that they

(1) 3rd ed. p. 13.

(2) p. 158.

can if necessary be shown in a court of law with every chance of proving their efficiency in every way". On this question of lights, therefore, we have the testimony of several disinterested and outside witnesses, the absence of any entry in the ship's log of the lights having been placed in position, and we have the fact that the lights were not produced, and the further fact that in any event they were not regulation lights; such being the case the defendants must answer for the consequences of their negligence. Plaintiffs submit further that the *Canada*, in entering the port of Sorel on this occasion, was following the usual course taken by steamers of her class, and particularly the O. & R. Navigation Company's boats. It is a custom established by the usage of fifty years. All the navigators on the St. Lawrence are familiar with the style of navigation of the O. & R. Navigation Company's boats, and the course taken by the *Canada* was the usual and customary route followed ever since the buoys have been placed there.

Art. 33 of the Rules for Preventing Collisions provides that "unless it is otherwise directed by the Harbour Commissioners of Montreal, ships and vessels entering or leaving the harbour of Sorel shall take the port side, anything in the preceding articles to the contrary notwithstanding." Now the first question that arises under this regulation is: What is the harbour of Sorel? There is no definition of this harbour fixed by law. Therefore, it is reasonable to say that its limits are, so far as may be, coterminous with those of the town of Sorel. By the Quebec statute, 52 Vict. c. 80, sec. 22, "the City of Sorel comprises all that territory forming part of the County of Richelieu, bounded in front by the Richelieu River, in the rear by a line running parallel to the east side of the Royal Square in the said city, to a perpendicular distance of

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Argument  
 of Counsel.  
 ———

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.

THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Argument  
 of Counsel.

one hundred chains on the north of the river St. Lawrence, on the south by a line parallel to the south side of the Royal Square aforesaid, and thence to a distance of one hundred and twenty chains." That will carry the eastern limits of the town of Sorel to within 2,000 feet of where the *Canada* is lying at the time of these proceedings. Now, is it reasonable to pretend for a single moment that in order to comply with the law, as laid down by Art. 33 of the above rules of the road, that you have to keep on the starboard side up to the time you are right abreast of the Richelieu river and then to cross the St. Lawrence at right angles to go up the Richelieu river? Is it not more sensible and reasonable that the steamers should cross on the other side at some distance down the river and take a diagonal course for the Richelieu or the harbour of Sorel, as these boats have done, and all other river boats have done, for years past? Another fact showing that the harbour of Sorel extends beyond the *locus in quo* is that the harbour-master at Sorel is authorized to collect, and does collect, harbour dues from vessels loading down at Ile à Pierre, which he remits to the Government, at Ottawa. The harbour-master at Sorel would not be allowed to collect these dues from ships, if he had not a right to do so. If I am right on this point, we were not only entering the harbour but were actually in the harbour, and were following a course in compliance with Art. 33 of the Rules of the Road, above quoted. The *Perim* (1).

But the defendant ship was wrong in taking the course she did. She saw our vessel coming up for some three or four miles, and watched her as she approached. Now the defendants either adopted a course authorized by law or they did not. When the *Cape Breton* saw us coming up from Ile de Grâce,

(1) Cited in *Marsden on Collisions*, 4th ed. p. 442.

showing all our lights, it was her business to have signified her course by blasts of the whistle. She left us under the impression that she was a ship at anchor, and we acted accordingly. They failed to comply with Art. 28 as to signals. When they were going full speed astern, they should have indicated the fact by three short blasts, instead of which they only gave one.

Even if we were at fault in being on the wrong side of the channel, that did not excuse the defendants from taking all proper precautions against a collision. (The *Germany* (1); The *Martha Sophia* (2). The defendant ship, on the evidence, was in doubt as to where we were going; then, in such case, she should have stopped. (The *Konig Willem I.* (3); *Moore's New Rules of the Road* (4)). Again, the evidence shows the manœuvres executed by the *Cape Breton* immediately before the collision contributed to it. (*Hamburg Packet Co. v. Deroschers* (The *Westphalia*) (5); *Todd & Whall's Practical Seamanship* (6).

A protest should have been made and filed by the master of the *Cape Breton*; and he should have entered the fact of the collision in his official log. The fact is he did not keep an official log at all within the meaning of section 108, of chapter 74, R. S. C. Sec. 109 of that statute requires an entry of any collision and the circumstances to be made in the log of a Canadian foreign sea-going ship. The *Cape Breton* is a "foreign sea-going ship" within the meaning of this section, because she occasionally goes to Newfoundland, a place out of Canada. The *Electric* (7) and *Emma* (8); the *Uskmoor* (9); the *Mourne* (10).

(1) 2 Stu. Adm. 158.

(2) *Ibid.* 14.

(3) [1903] P. 114.

(4) 3d. ed. p. 51.

(5) 8 Ex. C. R. 263.

(6) p. 281.

(7) 1 Stu. 333.

(8) 2 W. Rob. at p. 316.

(9) [1902] P. 250.

(10) [1901] P. 68.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Argument  
 of Counsel.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Argument  
 of Counsel.

The *Canada* was justified in adopting the manœuvres she did in the agony of collision. The *Benares* (1); *Abbott on Shipping* (2).

Mr. Angers, followed for the plaintiffs.—Si le *Cape Breton*, qui a laissé Montréal la veille de l'accident, a cru devoir par prudence arrêter à Sorel, trouvant qu'il faisait trop noir pour continuer son voyage, il a certainement manqué de bon jugement et fait une erreur en laissant Sorel quand la nuit était encore aussi obscure qu'au moment où il a mouillé.

Hamelin constate qu'avant de se mettre en route, avant de tourner son navire, il a aperçu, à quatre milles à l'est de lui, un bateau montrant une lumière blanche et des lumières d'un salon brillamment illuminé et qu'il a compris que c'était un des bateaux de la demande. A ce moment il avait ordonné à l'engin du *Cape Breton* d'aller de l'avant et ensuite un peu vers le sud. Il arrête ensuite l'engin, va un peu de reculs, tourne son navire et se met en ligne pour descendre sur le côté sud du *ship channel*. Du moment qu'il a été tourné, qu'il a changé sa course, il devait, en vertu du règlement n° 28, en donner signal au bateau qu'il avait vu. Que fait-il ? Il attend que les bateaux soient à trente secondes l'un de l'autre pour donner son premier signal. Dès le départ donc, le *Cape Breton* a violé la règle n° 28.

Maintenant le *Cape Breton* est encore en défaut en se mettant en route sans avoir ses lumières réglementaires, rouge et verte, et n'ayant qu'une lumière blanche à son mât. Ceci est clairement prouvé par des témoins en dehors des deux bateaux ; je veux parler de Joubert, Généreux, Lazare Lafleur et Lacouture, dont les témoignages à ce sujet sont corroborés par nombres d'autres témoins. Quand Lacouture se rend à l'endroit du sinistre, à bord de son yacht, mû

(1) 9 P. D. 16.

(2) ed. p. 948.

par la gazoline, il constate qu'il faisait encore noir, très noir même, et sur ce point Tremblay le corrobore.

Un point d'une extrême importance c'est qu'en consultant le *log* du *Cape Breton* on constate, qu'en laissant Montréal, il prend soin de mentionner qu'à sept heures et trente il met ses lumières rouge, verte et blanche. Il prend aussi le soin de vous dire quand il les éteint. On constate encore par le *log* qu'en laissant Québec, pour descendre vers le Bic, à sept heures et demie du soir, on a mis les lumières réglementaires. N'est-il pas étrange que partant au milieu de la nuit de Sorel, le *log* n'ait pas constaté la même chose? S'il y avait obligation de constater le fait en partant de Montréal et de Québec, la même obligation existait en partant de Sorel. Eh bien, le *log* est silencieux à ce sujet.

En se mettant en marche à Sorel on descend la lumière de l'arrière—on avait deux lumières d'abord, une dans le matereau qui se trouve à l'arrière du bâtiment,—on la descend. Il y avait une boîte pour la recevoir avec des côtés qui évasent. La met-on dans la boîte? Non on l'éteint. Pourquoi? Ah! le jour était trop proche, il n'y avait pas nécessité de la mettre. N'est-il pas naturel qu'on arrive à la même conclusion: que le jour était trop proche, qu'il fallait ménager l'huile un peu, que le jour était trop proche pour mettre la lumière verte et la lumière rouge.

Certains témoins de la défense prétendent avoir constaté que les lumières étaient allumées, parce qu'ils en avaient vu le reflet sur les épontilles des garde-fous. Eh bien! il est impossible qu'il y ait aucun reflet de ces deux lampes de droite et de gauche sur les épontilles qui supportent le garde-fou; car ces lumières sont abritées par un paravant. Je désire aussi attirer l'attention de la cour sur le fait que le capitaine Reid et le pilote Hamelin ne disent pas avoir vu les

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Argument  
 of Counsel.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Argument  
 of Counsel.

lumières réglementaires en position. Le capitaine nous dit qu'il s'est enquis si les lumières étaient placées. Hamelin de son côté nous dit qu'il n'a pas constaté si les lumières réglementaires étaient en place et pour excuse il nous dit que ce n'est pas son affaire. En arrivant à bord d'un navire, le pilote licencié en devient le maître, en a le contrôle et sur lui tombe la responsabilité de la navigation du bâtiment, et il est plus qu'étrange qu'il interprète ainsi ses attributions.

Passons maintenant à la preuve faite de la part de l'équipage du *Canada*. Bouillet et Latour nous disent qu'au moment où le *Canada* était entre les deux bouées noires, ils n'ont vu qu'une lumière blanche à bord du *Cape Breton*, ce qui leur faisait croire que c'était un bâtiment à l'ancre une pointe à tribord du *Canada*. Le capitaine St-Louis immédiatement après la collision sort sur le pont et constate lui aussi qu'il n'y a qu'une lumière blanche et qu'il n'y a pas de verte. Au moment où le *Canada* était entre les deux bouées noires, il montrait sa lumière blanche et sa verte au bâtiment que l'on croyait à l'ancre. Passé la bouée d'en haut, le *Canada* se dirige sur la Pointe aux Pins. C'est la course habituelle que ces bâtiments d'un faible tirant d'eau suivent depuis un nombre d'années considérables. Arrivé à cet endroit, on fait la course pour entrer à Sorel en laissant le chenal des grands navires.

Il serait peut-être bon d'expliquer ici ce que l'on doit comprendre lorsque Bouillet et Latour nous donnent les différentes courses du compas. Pour gouverner en rivières entre Québec et Montréal la nuit, on se sert des amarques et des lumières et non du compas. Le chenal est trop étroit, les détours sont trop fréquents, les courses ne sont pas assez longues pour que l'on puisse se servir du compas comme prescri-

vant la course que l'on doit suivre : on ne se sert du compas que pour vérifier que le timonier ne laisse pas devier un bâtiment d'un côté ou de l'autre.

Lorsque le *Canada* est arrivé à mille ou douze cents pieds en haut de la bouée noire, le *Cape Breton* a donné un premier coup de sifflet, à quoi le *Canada* a répondu immédiatement par deux coups. Il n'y avait de visible à ce moment sur le *Cape Breton* qu'une lumière blanche et le *Canada* exhibait une lumière blanche et une lumière verte. De cet instant à la collision il s'est écoulé trente secondes. Eh bien, six à huit secondes avant que le *Cape Breton* frappât le *Canada* à angle droit, une lumière blanche et une lumière rouge sont apparues. Il semble assez logique de conclure que ce n'est qu'alors seulement qu'on a glissé en place la lumière rouge et qu'on n'a pas eu le temps de mettre la verte.

Aussitôt que les lumières blanche et rouge sont apparues au *Canada*, l'ordre a été donné de mettre la barre toute à tribord,—*hard-a-sturboard*, et je sou mets que c'était le meilleur commandement qui pût sous les circonstances être donné pour diminuer la violence du choc. L'effet de la collision sur le *Canada* a été de le faire tourner au nord et cela aurait rapproché le *Canada* d'une cinquantaine de pieds de la ligne centrale du chenal. Au moment de l'abordage, le *Canada* était à cinq cent trente-cinq pieds du *ship channel*, et la course suivie par le *Cape Breton* à ce moment-là était *South East by South quarter South*, il traversait donc la rivière et il s'en allait sur le côté du sud. Et cette conclusion est tirée de la bouche même du témoin Hamelin et cette preuve le met quatre pointes en dehors de sa route, puisqu'il nous dit que sur son *port helm* il a devié d'abord de trois pointes et que sur son *hard a port* il a devié d'une pointe additionnelle. Si le *Cape Breton* n'avait pas

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Argument  
 of Counsel.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Argument  
 of Counsel.  
 ———

changé sa direction de l'ouest à l'est, il n'aurait pas traversé la rivière et il ne serait pas venu en collision et serait passé à plusieurs centaines de pieds du *Canada*. S'il avait mis sa barre à *starboard* au lieu de la mettre à *port*, il serait passé à sept cents pieds du *Canada*, et s'il avait gardé sa course, il serait passé à au moins cinq cents pieds ou cinq cent trente pieds du *Canada*.

La Règle 21 se lit comme suit : " Lorsque, d'après " les règles qui précèdent, l'un des deux navires doit " s'écarter de la route de l'autre, celui-ci poursuivra sa " route sans ralentir sa vitesse." Le *Cape Breton* a violé cette règle. Le *Canada* est un bâtiment à faible tirant d'eau, sept à huit pieds, et le *Cape Breton* est un steamship océanique auquel est réservé le grand chenal et c'est le *Canada* qui devait se mettre hors de son chemin et c'est ce qui a été fait lorsque le *Canada* a pris la batture, lorsqu'il est arrivé à la bouée noire d'en haut. Le *Cape Breton* au lieu de continuer sa route, rabat sur nous et met sa barre à *port* dans l'espoir, comme le dit Hamelin, de retrouver la lumière rouge du *Canada*. C'est parce qu'il voyait la lumière blanche et lumière verte du *Canada* qu'il mettait sa barre à *port*. Et je dis que c'est un acte criminel de la part d'un pilote, ou d'un navigateur quelconque, de mettre sa barre à *port* quand il voit une lumière blanche et une lumière verte. C'est là aussi l'opinion exprimée par le capitaine Salmon à un témoin qui énonçait la même idée.

Il n'était pas nécessaire d'avoir une vigie sur le pont de promenade de l'avant du *Canada*, car la vigie que la demanderesse place dans la chambre à roue est certainement là dans une position plus avantageuse pour surveiller l'horizon et Bouillet faisait la vigie lors de l'accident, pendant que le troisième pilote conduisait le bâtiment. Dans les grands transatlanti-

ques, la vigie est hissée dans un panier à la moitié de la hauteur du mât. Le *Canada* aurait-il eu une vigie à l'avant de son pont de promenade, l'accident n'aurait certainement pas été évité davantage en vue de la manœuvre du *Cape Breton*.

Il est d'usage à l'Amirauté de produire comme témoin tout l'équipage de service au moment de l'accident. Pourquoi donc MacAuley, qui était sur le *forecastle* à l'avant du bâtiment, n'a pas été produit? Est-il un témoin récalcitrant qui ne veut pas jurer que les lumières étaient en place?

Je prétends que McArthur devait nécessairement être à tribord lorsqu'il dit avoir vu le *Cape Breton* s'en venant sur le *Canada*.

Je dois mettre la cour en garde contre le plan Howard, qui d'abord n'est pas admissible devant une cour d'Amirauté et qui aussi part d'un faux principe, puisqu'il nous dit que le compas du *Canada* variait d'une demi-pointe. La base étant fautive, tout l'échafaudage tourne à néant. La partie adverse semble confondre la goélette de Lafleur avec une autre goélette qui était à l'ancre à l'arrière du *Cape Breton* et qui, comme il ne ventait pas, avait gardé ses voiles hautes tout en étant à l'ancre et c'est ce qui explique leur critique du témoignage de Lazare Lafleur.

Je désire attirer l'attention de la cour sur la manière dont l'enquête a été tenue devant le capitaine Salmon, puisque partie de cette enquête a été produite ici de consentement. On y a continuellement posé des questions suggestives, *leading questions*, aux témoins du *Cape Breton*; tandis qu'on a pris à partie les témoins du *Canada* qui étaient là sans protection, car la Compagnie Richelieu n'assistait pas comme partie en cause à cette enquête.

La présente cause est en tout semblable à celle de la *Marie-Anne* contre le *Westphalia*. Dans les deux causes,

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Argument  
 of Counsel.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 "THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Argument  
 of Counsel.  
 ———

le pilote fait *port* sur une lumière verte recherchant la lumière rouge.

L'article 33 des règlements reconnaît que Sorel a un port ou havre, puisqu'il dit : " A moins qu'il ne soit " autrement ordonné par les Commissaires du Havre de " Montréal, les navires, les bâtiments entrant dans le " port de Sorel ou en sortant doivent naviguer à babord " nonobstant tout article ci-dessus à ce contraire ". Voici la loi qui déclare Sorel un port, et la raison qui veut que l'on navigue à babord nous est donnée par Howden, l'ingénieur du Gouvernement et aussi par un autre témoin de grande expérience. C'est afin de ne pas venir en contact avec les bâtiments qui sont ancrés sur le mouillage de Sorel, afin que les bâtiments qui laissent le mouillage ne se rencontrent pas de l'avant avec les bâtiments qui montent.

*M. Geoffrion*, analysant la preuve et limitant sa plaidoirie à traiter les questions de fait, prétend, *inter alia*, que la position relative des deux vaisseaux, à partir d'assez longtemps avant les deux premiers coups de sifflet, était rouge à rouge à venir jusqu'après le premier coup de sifflet.

Le *Canada*, arrivé à mi-chemin entre les deux bouées noires, a changé sa course de  $\frac{3}{4}$  de pointe vers le sud, et si l'on prend la distance entre les deux bateaux à ce moment, on verra que cela concorde pratiquement avec le moment où le *flash* ou le reflet de la lumière verte du *Cape Breton* a dû apparaître. A ce moment, le *Canada*, c'est notre prétention, montant graduellement un peu vers le nord, était passé de notre droite à notre gauche, —jusque là les deux versions s'accordent quant à la course du *Canada*.

Alors jusque là, la lumière rouge du *Canada* était passée graduellement de notre droite à notre gauche. Le bateau avait changé sa direction. Une fois rendu à notre gauche il nous avait caché sa verte, continuant

à nous montrer sa rouge. Il est évident que dans le commencement, lorsque nous voyions la lumière rouge du *Canada* à notre droite, nous lui montrions notre verte, et comme il traversait notre course, dès que nous avons vu sa lumière rouge de l'autre côté, à notre gauche, il aurait dû, d'après nos prétentions, voir notre lumière rouge. Je pars donc de ce dernier point, à partir du moment où étant passé à notre gauche, il montait rouge à rouge et je dis que c'est la vraie position depuis ce moment jusqu'après le premier coup de sifflet.

Voici où la preuve devient contradictoire. Sur ce point nous avons notre pilote, notre premier officier et notre vigie qui disent qu'ils voyaient la rouge du *Canada* un petit peu, quelque peu sur leur *port bow*. Corroborant ces trois témoins, nous avons le témoignage désintéressé de MacArthur.

Le *Cape Breton* ne voyait pas la lumière verte du *Canada* avant le premier coup de sifflet. Rendu aux deux coups de sifflet le *Cape Breton* était passé à droite du *Canada*. Hamelin dit qu'alors il ne voyait plus que la verte. Le *Canada* tournait sur lui-même et c'était le résultat naturel.

Les témoignages de Blanchet, Dauphinois et des deux Guévremont n'entrent pas en considération, parce qu'ils n'ont regardé qu'après le dernier coup de sifflet du *Cape Breton*, en réponse aux deux coups de sifflet du *Canada*. Quant à Lacouture, il nous avoue candidement qu'à venir jusqu'à vingt-quatre heures avant son examen ici, il était prêt à jurer qu'il n'y avait ni lumière rouge ni verte et cela ne démontre-t-il pas clairement qu'on ne saurait attacher trop d'importance à son opinion? Son témoignage d'ailleurs établit qu'il n'a pas vu les lumières, parce qu'il n'était pas en position de les voir et ceci est corroboré par le fait qu'il n'a pas vu la lumière rouge lorsqu'elle y était et la raison qu'il

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 —  
 Argument  
 of Counsel.  
 —

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Argument  
 of Counsel.

donne pour ne pas l'avoir vue, n'est pas une bonne raison. Quant au capitaine St-Louis, il était dans sa cabine lors du premier coup de sifflet et n'a rien vu à ce moment. Nous avons lâché le premier coup de sifflet au moment où le *Canada* nous montrait ses deux lumières. Le capitaine n'est sorti qu'au moment où les deux coups de sifflet étaient lâchés.

Contre toute cette preuve en notre faveur nous n'avons que les témoignages de Bouillet et Latour,— les deux témoins les plus intéressés à nous contredire.

Maintenant traçant sur notre plan la course donnée par Bouillet, on constatera que la variation que j'ai donnée coïncide à peu près avec son témoignage et c'est aussi la conclusion où en est arrivé Howard, après avoir étudié le témoignage de Bouillet.

De ce plan il résulte que si Bouillet ne se trompe pas quant à son point de départ aux deux premières bouées, le témoignage de Hamelin est corroboré sur la question de la lumière rouge; c'est elle qu'il a dû voir à partir de mi-chemin entre les deux bouées noires, à venir au temps où le premier coup de sifflet a été donné. La collision a pu nonobstant cela se produire plus au sud, car il est évident que le *Canada* a dû changer de plus de trois quarts de pointe entre le premier coup de sifflet et la collision. De plus je tiens à faire remarquer que ce plan démontre une contradiction absolue entre le commencement et la fin de la course donnée par Bouillet. La course ne pouvait être affectée par le vent, car il ne ventait pas; elle ne pouvait être que fort légèrement affectée par le courant qui est pratiquement parallèle à la course du bâtiment.

Cela m'amène à la question des lumières. Nous avons notre lumière verte; mais je soumets que la question de savoir si nous l'avions ou ne l'avions pas devient absolument sans importance si nous étions tout le temps rouge à rouge. En effet, il n'y a aucune

preuve au dossier, si ce n'est toutefois Bouillet, allant à dire que nous ayions montré ou que nous aurions dû montrer notre lumière verte en aucun temps. Par conséquent cette question de la lumière verte est sans importance.

Les témoignages des trois personnes qui étaient sur terre, Mathieu, Généreux et Joubert sont sans importance et ne résistent pas à une saine critique et ne doivent pas être pris en considération. Il y a aussi le témoin Lacouture, mais il est si incertain dans son témoignage, qu'on ne doit pas s'y arrêter. Viennent ensuite les deux Lafleur, et la cour en lisant la preuve viendra facilement à la conclusion que seule la version de notre Lafleur est raisonnable. Cependant, comme les deux témoins se contredisent sur des questions vitales, leurs témoignages se détruisent et s'annulent.

Il n'y a sur la question de la lumière rouge aucune preuve concluante de la part des gens placés à l'intérieur; car, après tout, ils ne font que dire qu'ils auraient dû voir les lumières si elles y avaient été. Quant à la lumière verte, la question est sans importance.

Il y a bien Latour et Bouillet, mais le témoignage du premier est si sérieusement compromis par ses contradictions entre sa première déposition et celle qu'il nous donne maintenant et le témoignage du second est tellement intéressé, qu'en face d'une preuve certaine, peu ou point d'importance et de poids ne sauraient leur être donnés.

Il faut remarquer qu'à partir de plusieurs secondes — au moins vingt-cinq secondes, prenant la version la plus favorable à nos adversaires — avant la collision le pilote du *Canada* voyait notre lumière rouge. Or quand le pilote voyait la lumière rouge et non la verte, les gens placés dans le *gangway* ne pouvaient voir que la lumière rouge et non la verte. Par conséquent, lorsque

1904

THE  
RICHELIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
Co.  
v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.

Argument  
of Counsel.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Argument  
 of Counsel.

Dauphinois vient nous dire qu'il croit que s'il avait vu une lumière, cela aurait été la verte, il se trompe.

Si nous avons raison sur la course relative des bateaux et sur la question de rouge à rouge, les autres points sont bien secondaires. Je n'ai plus que quelques mots à ajouter sur la question du chenal et cela comprendra l'exposé de la preuve que j'ai l'intention de faire.

Lors du premier cri, le bateau n'était qu'à deux cents pieds du milieu du chenal. même en supposant qu'il aurait passé à soixante pieds de la bouée noire. Or, s'il a passé à plus de soixante pieds, comme je le crois, nous serions encore plus près du milieu du chenal. La théorie de Bouillet est que nous aurions dérivé vers le nord, ou en d'autres termes, que la collision aurait eu lieu plus loin du centre du chenal que nous le prétendons. La théorie de Bouillet et de St-Louis est que, après avoir traversé vers le nord, le *Canada*, en vertu de la vitesse acquise, est allé plus loin vers le nord et que par conséquent la collision a eu lieu plus loin du centre du chenal, plus au sud que l'endroit où se trouve l'épave du *Canada* aujourd'hui. Cette théorie n'est pas admissible. Le *Cape Breton* qui est un vaisseau excessivement lourd se trouvait de travers. Peut-on prétendre que le *Canada* pouvait dériver vers le nord en montant ce bateau de travers, supposant qu'en vertu de sa première vitesse acquise, (atténuée toutefois par le coup de la collision) il aurait eu suffisamment de force pour le faire? Le *Cape Breton* aurait agi sur lui comme un gouvernail et l'aurait fait descendre le fleuve. La différence du tirant d'eau de chaque vaisseau n'est pas considérable; l'un tire six pieds six pouces et l'autre onze pieds six pouces. Ils sont à peu près du même tonnage. Il n'y a pas de règle qui mette en faute un bateau tirant onze pieds six

pouces s'il va à plus que cent cinquante pieds du centre du chenal et là où il y a plus de vingt pieds d'eau.

J'arrive maintenant à la question du havre et je désire faire remarquer à la cour qu'un havre ne peut être créé que par un statut ou un arrêté en conseil seulement et ni l'un ni l'autre n'existe relativement à Sorel. Un havre peut, il est vrai, exister naturellement; mais dans ce cas il a les limites que la nature lui a données, et personne ne peut prétendre sérieusement que les limites naturelles du havre de Sorel s'étendent jusqu'à neuf milles en bas de Sorel ou au lac St-Pierre et qu'elles remontent, comme Proulx semble le dire, à trois milles en haut de Sorel. Ce ne sont pas là les limites naturelles et il n'y a ni statut ni arrêté en conseil délimitant ce havre. A l'endroit où les bateaux se sont rencontrés ils devaient passer rouge à rouge. Ils n'étaient pas dans le havre de Sorel. Bouillet lui-même admet qu'il aurait à cet endroit passé rouge à rouge. Or s'il était dans le havre de Sorel il aurait dû passer vert à vert. Aucun navigateur ne prétendra qu'à cet endroit on passe vert à vert. Ce que Bouillet dit c'est que s'il n'y a pas de bateau en vue ou si le bateau est tellement loin qu'il n'a pas de danger, on coupe droit sur Sorel.

Mes savants adversaires ont émis la proposition, et ils ont cité des autorités à cet effet, que même lorsqu'un bateau est en faute, si l'autre bateau peut faire quelque chose pour éviter la collision et ne le fait pas, il est en faute de ne pas le faire. Je crois donc avoir démontré jusqu'à l'évidence que Bouillet, d'après son propre témoignage et sans avoir recours à un seul de nos témoins, aurait pu éviter l'accident aisément en renversant lorsqu'il a entendu le premier coup de sifflet, puisqu'il nous dit qu'il pouvait arrêter le *Canada* dans trois longueurs, c'est-à-dire 775 pieds.

1904

THE  
RICHÉLIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
CO.

v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.

Argument  
of Counsel.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Argument  
 of Counsel.

Maintenant je prétends, d'après le témoignage de Bouillet lui-même, que ce soit trente, trente-cinq, quarante ou soixante secondes qui se sont écoulées entre le premier coup de sifflet et la collision, que si le *Canada* avait continué sa course et avait mis sa roue *hard-a-port* pour aller du côté où la loi l'obligeait d'aller,—étant donné que Bouillet admet qu'il peut changer sa course de quatre pointes dans quarante secondes et de huit pointes dans quatre-vingts secondes, il nous aurait évité par une distance considérable.

Nous avons donc démontré que si le pilote du *Canada* eût fait l'une ou l'autre des deux choses que la loi l'obligeait de faire,—c'est-à-dire soit renverser ou mettre sa roue *hard-a-port* lorsqu'il a entendu le premier coup de sifflet, la collision aurait été évitée. Je conclus donc en disant que le *Canada* est clairement en défaut.

Mr. *Meredith*, for the defendants, contended that if the court were to find in favour of the plaintiffs, it would first have to come to the conclusion that the number of men on the *Cape Breton*, seven witnesses at least, were absolute perjurers; whilst if the court should come to the conclusion that the *Canada* was at fault, the whole matter can be reconciled, because the evidence adduced by the plaintiffs is purely negative evidence. We had the evidence of only one man for the plaintiffs who swore absolutely that we were exhibiting no light. I refer to Latour, and your lordship will remember that he was cross-examined on that point, and he finally gave way and admitted that he had stated differently before the Court of Enquiry in Montreal, admitted that the point that he attempted to make at the present trial, that he had looked and satisfied himself that there was no green light on the

*Cape Breton*, was a point he had not mentioned before the Court of Enquiry in Montreal.

Now, dealing with the whole record, the court will satisfy itself that the defendants have adhered to the line of defence set out in their preliminary act, in their defence, and in their counter-claim. There has been no attempt to amend our pleadings contrary to the statements contained in our preliminary act. Our defence has been clear and consistent throughout. Our case depends upon the following facts clearly established in evidence. Our ship, the *Cape Breton*, was on her way down from Montreal. Orders were given to weigh anchor at two o'clock in the morning. Before the anchor was weighed, the mate states he told the man who had charge of the lamps to get them ready. The latter says he received such instruction or order, and that after the anchor was weighed, the lamps were put into their respective towers; and I direct the attention of the court to the fact that the green light was put in first. This man further states, as is very natural, that after he put the lamps in their respective towers, he looked to see if they were burning, and satisfied himself that they were. Now, the *Cape Breton* had been anchored opposite Sorel, roughly speaking between the church and the wharf, slightly to the south of the centre of the channel. When the anchor was weighed and the ship started, both the pilot and the captain of the ship were on the bridge. The ship was pointed up stream because the current is down, and they start to manœuvre the ship. The helm is starboarded to bring her in a little to the south, and the ship goes up the river a short distance and finally gets about across the stream, and then reverses full speed astern. Just at that juncture, Lafleur's schooner comes into view, on the *Cape Breton's* stern quarter. When we got the ship's head

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Argument  
 of Counsel.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Argument  
 of Counsel.

down the river, and started to go full speed ahead down stream, we were about opposite the point where we anchored, that is between the church and the wharf. Then we had only one course to steer up to the time of the collision, and we did not change our course. If there had been no accident, we would have had a straight course down the river. At 2.25 a.m., according to the pilot, we were going full speed south of the centre of the channel. Our pilot says that his mark was to have Ile de Grâce light slightly on his port bow, and the bluff of Pointe aux Pins on his star-board quarter. That was our course down the river. According to our log we were going full speed ahead until 2.35 a.m. There is a difference of two minutes between the pilot's watch and the engineer's clock ; but we will accept the engineer's time and say that for eight minutes we were going full speed ahead on a straight course, in a position for anybody coming in the opposite direction to see us, always assuming of course that we had our lights exhibited. How, then, could a ship coming up the river fail to see us if she had a proper look-out? At 2.35 a.m. our log shows the signal "stop, and reverse full speed astern." All this time we had our regulation lights burning, and a proper and efficient look-out. There can be no possible dispute about our look-out, who was an able seaman ; and as to the lights, we have the evidence of our captain, our pilot, our mate, our look-out and three others on board the *Cape Breton* that our lights were ordered to be put up before the ship started, and that they were so put up and were burning at the time of the collision. But what about the *Canada*? It is not a question of an inefficient look-out on board of that vessel, but of no look-out at all. The pilot was at the wheel, the captain was in his cabin counting tickets

the first mate was in bed, the second mate was rolling barrels below. That was their complement of officers.

Furthermore, we charge that the *Canada* is responsible for the collision in that she did not keep to that side of the fair-way or mid-channel lying on her starboard side, but was improperly on the other side of the mid-channel or fair-way. Now, it is admitted by counsel for the plaintiffs that they passed sixty feet to the north of the second black buoy, and, according to their own evidence, the channel is only 300 feet wide there, so that they were on the wrong side—the south side—of the fair-way at that buoy. (*The Turret Age v. Lloyd S. Porter* (1). The case cited decides that the river between Montreal and Quebec is a “narrow channel” within the meaning of the regulations.

We further charge that the *Canada* improperly starboarded her helm instead of porting it, and that she attempted to cross our bows. Bouillet, the pilot of the *Canada*, admits that he starboarded; and he claimed, elsewhere in his evidence, that he could turn eight points in eighty seconds. Now, if when he heard our first whistle he had put his helm hard-a-port, as our signal called for, and his vessel can turn four points in forty seconds, this case would not have come before the courts, there would have been no collision. Bouillet’s evidence makes it perfectly clear that if he had stopped or reversed, or even if he had ported instead of starboarding when he heard our first whistle, or even after that, there would have been no collision.

In the next place, in order to put themselves on the right side of the channel, the plaintiffs contend that the harbour of Sorel extends down as far as Ile à Pierre, two miles below Ile de Grâce light. Their whole argument on that head is based on the fact

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Argument  
 of Counsel.

(1) Unreported.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Argument  
 of Counsel.  
 ———

that the harbour-master collects dues down as far as that. That, I submit, is no criterion of the harbour limits. Sorel is a natural harbour, and has not been defined by statute. But counsel for plaintiffs further say that even if the harbour of Sorel does not extend as far as they claim it does, and conceding that they were on the wrong side of the channel, it is the custom to go on that side of the channel at that point. But a custom will not override the law, and I submit that the plaintiffs have not shown the existence of any such custom.

The argument that because the *Canada* throws a lot of light we must have known that she was a "mail boat" of the R. & O. Navigation Company, and that she must stop at Sorel, requires no answer from the defendants.

*Mr. Harris*, followed for the defendants, arguing that the question of the lights was the chief point in issue, and that the defendant ship had her lights burning is established by the evidence of seven witnesses. Unless their evidence is rejected, unless the court is prepared to regard each and every one of these witnesses as a deliberate perjurer, then the question of the lights must be determined in our favour. Possibly it will be suggested by counsel for the plaintiffs that all these men were mistaken; but I say the circumstances negative any possibility of mistake. More than that, there is not a single witness upon the other side whose evidence cannot be reconciled with the facts as our witnesses testify to them. Some of their witnesses, when pressed, would not swear positively that there were no lights—all they would say was "we did not see them." While others were admittedly in such a position that they could not have seen the lights if they had been burning. Referring more particularly to Latour's evidence, he swears that

he went and looked at the green light after he got on the *Cape Breton*. I do not think it is of any very great importance whether Latour saw the green light after the collision, or whether he went and looked or not. If the green light had been out all the way through from beginning to end it would not have affected the collision, because our red light was the only light of importance, being the light which all along, from beginning to end, was exposed to the view of the other ship. But if any witness is to be disbelieved it is the witness Latour, for two reasons, first, because he made a statement before the Court of Enquiry in Montreal diametrically opposed to the statement he has made before this court; and, secondly, when it comes to a question of finding one man or seven men guilty of perjury, by all the rules of evidence the court must say the one man is wrong and not the seven. Again, the positive evidence of the man whose duty it was to put up the lights and who declares: "I put those lights up; I saw them there, and they *were* there," must have greater weight than the negative evidence of those who simply say they never saw them. (*The Martha Sophia*) (1).

Therefore, it is with perfect confidence that we ask the court to find that the lights of the *Cape Breton* were burning, and burning from the moment, or almost from the moment, that the ship left her anchorage.

Again, Mr. Pentland, for the plaintiffs, contended that the absence of an entry in the *Cape Breton's* log that the lights were put up on the morning of the 12th, when the collision occurred, went to established that they were not put up. But the learned counsel's logic will not hold, because if the fact that there is no entry in the log proves anything it proves too much for his case, for he has to admit that there is also no entry

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Argument  
 of Counsel.

(1) 2 Stu. Adm. 14.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 —  
 Argument  
 of Counsel.  
 —

that the lights were extinguished on the evening of the 11th. Therefore, I say that he has proved that the lights were burning all the way from Montreal until the time of the collision, if he has proved anything. But the omission from the log-book means nothing beyond the neglect to enter it; while, on the other hand, it certainly goes to show that the log-book was not prepared for the purposes of this case. The lights would have been the first thing the people on the *Cape Breton* would have thought of if they had been trying to harmonize the log-book with their defence.

Again, Mr. Pentland contends that we did not prove our lights to have been according to the regulations. Now, the court will see that in their statement of claim they attack our lights: we say our lights were all right. On whom is the burden of proving that the lights were bad? Is it on us, or on the plaintiffs who are attacking the lights? However, we did produce evidence to show that our lights were proper and according to the regulations. We had the inspector's certificate under *The Steamboat Inspection Act*, and that certificate covered the equipment of the ship in respect of lights. (1).

Mr. Pentland further contended that it was necessary for us to produce the lights in court, citing *Todd and Whall's Practical Seamanship* (2) for that purpose. All that *Todd and Whall's* book is authority for in this connection is that its authors suggest that it is "advisable to have the lights and fog-signals in such good order and condition that they can, *if necessary*, be shown in a court of law." Counsel for the plaintiffs knew that we kept this ship here for a week, so that they could go and see the lights if they wished to do so, but they never asked to have them brought into court, although

(1) *The Steamboat Inspection Act*. (2) p. 158.

R. S. C. c. 78, sec. 2 (e)

now, after the ship is away down the St. Lawrence, they ask "why were those lights not brought into court?"

I wish to lay down a proposition of law with regard to this question of lights, and it is this: In a collision case where you have a dispute as to the lights and their bearings, the lack of a proper look-out has very great weight against the vessel deficient in that respect. (*The Rabboni* (1).

1904  
THE  
RICHELIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
Co.  
v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.  
Argument  
of Counsel.

Upon the question of look-out we have the requirements amply satisfied on board of the *Cape Breton*. The proper place for a look-out is on the fore-castle head of the ship; 2ndly the look-out must be a man who has no other duties to perform. The *Canada* failed to comply with either of these requirements. (*Marsden on Collisions* (2); *Spencer on Collisions* (3); the *Diana* (4); the *Glannibanta* (5); *Lowndes on Collisions* (6); *Ward v. The Ogdensburg* (7); the *Ottawa* (8); the *New York v. Rea* (9); *Hazlett v. Conrad* (10); the *Northern Indiana* (11); the *Parkersburg* (12); the *Young America* (13).)

In the next place if we had our lights burning, and there is no doubt upon the evidence that we had, the plaintiffs were negligent in not seeing them. (*Marsden on Collisions* (14); *Spencer on Collisions* (15).)

The absence of a competent look-out casts the burden upon the vessel in fault of showing that such fact did not contribute to the collision. (*The Young America, supra*; *The Poole v. Washington* (16); *Spencer on Collisions* (17); the *Rebecca* (18).)

- (1) 53 Fed. Rep. 952,
- (2) 4th ed. pp. 539, 542.
- (3) pp. 316, 318.
- (4) 1 W. Rob. 131.
- (5) 1 P. D. 283.
- (6) p. 68.
- (7) 5 McLean 623.
- (8) 3 Wall. 268.
- (9) 18 How. 223.

- (10) Fed. Cas. No. 6288.
- (11) Fed. Cas. No. 10,320.
- (12) Fed. Cas. 10,753.
- (13) Fed. Cas. No. 18,178.
- (14) 4th ed. p. 542.
- (15) pp. 93, 94, 95 and 321.
- (16) Fed. Cas. Nos. 11,271.
- (17) p. 324.
- (18) 1 Blatch. and H. 347.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Argument  
 of Counsel.

Art. 22 of the Regulations says: "Nothing in these rules shall exonerate any vessel, or the owner, or master, or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seaman or by the special circumstances of the case." *Jones v. St. Nicholas* (1); the *Samuel Dillaway* (2).)

The *Canada* infringed Art. 25 of the Regulations by not keeping to that side of the fair-way which lay on her starboard side, when it was "safe and practicable" for her to do so. Under Art 27 "safe and practicable" must be construed to mean that unless dangers of navigation or collision, or some other special circumstances prevent, the direction as to keeping to the starboard side must be adhered to. All presumptions are against a ship on the wrong side of the fair-way. (*Marsden on Collisions* (3); *25 Am. and Eng. Ency.* (4); *Spencer on Collisions* (5); the *City of New York* (6); the *Mexico* (7).)

As to the "custom," relating to the method of entering the port of Sorel, relied on by the plaintiffs, as an excuse for their breach of the regulations, such custom must be universal to make it binding. Plaintiffs have not shown the "custom" to be such. Nor does the evidence show it was uniform; on the contrary it shows that there were divers ways of going in. Again, the *Canada* on this occasion was taking an unusual course in face of the "custom" they seek to set up. And lastly, and as an insuperable objection, no custom that is contrary to statute law can

(1) 49 Fed. Rep. 671.

(4) 2nd ed. p. 992.

(2) 98 Fed. Rep. 138.

(5) p. 222.

(3) 4th ed. p. 513.

(6) 147 U.S. 72.

(7) 84 Fed. Rep. 504.

have any binding force or validity whatever. (*Marsden on Collisions* (1); the *Friends* (2); the *Duke of Sussex* (3); *The Occidental, &c. SS. Company v. Smith* (4); *Spencer on Collisions* (5).

Mr. Howden, a witness called by the plaintiffs to define the harbour of Sorel, said that the harbour included the territory where the wharves are. We are content with that definition for the purposes of this case. But it remains to be said that until a harbour is created by proclamation or by statute, its boundaries are to be held to be its natural boundaries. It is not a harbour under *The Harbour Masters Act* (6), secs. 3 and 4, unless it is declared to be a port by proclamation. (See also c. 47 of the statutes of 1894.) Moreover, in the Montreal Harbour Commissioners' regulations, the River Richelieu is treated throughout as being the harbour of Sorel. That meets my theory exactly. Therefore, I would submit that neither the custom nor the contention of my learned friends as to the harbour give them any right to navigate on the port side of the river.

The plaintiffs further contend that the channel is where the water is deepest; but in answer to that I say that the "narrow channel" rule (Art. 25) is the same as the English rule, and that has been held to apply to the Straits of Messina and to Sidney Harbour. *The Cuba v. McMillan* (7). The whole water, from shore to shore, in these cases has been held to be a "narrow channel;" and so in the River St Lawrence, the rule applies wherever there is water for a vessel to navigate. This very point was in issue in the case of the *Turret Age v. The Lloyd S. Porter*. (*Supra*).

(1) 4th ed. pp. 385, 512.

(2) 4 Mod. P.C. 314.

(3) 1 W. R. 274.

(4) 74 Fed. Rep. 261.

(5) p. 44.

(6) R. S. C. c. 86.

(7) 26 S. C. R. 651.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Argument  
 of Counsel.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Argument  
 of Counsel.

and the Lord Chancellor said, in delivering the judgment of the Privy Council: "Their lordships will not stay for a moment to consider the question who was in, or who was out, of the channel."

Then we have these facts established, namely that the plaintiffs had no proper look-out, no certificated officer in charge of the ship, no licensed pilot, and the ship was on the wrong side of the channel.

The burden of proof is on the plaintiffs to establish a case of negligence against us. (*Kay on Shipping* (1); *The City of London* (2); *Spencer on Collisions* (3). We have proved from their own witnesses that if they had ported instead of starboarding they would have gone clear. (*The Victory* and the *Plymothian* (4). In the case last cited the facts are closely in point with this, although three blasts were given in the agony of collision there, and we only gave one; but we say that three blasts would not have been of any use at the moment of the collision in this case.

Mr. Pentland contended that when we saw their vessel coming up the channel the lights indicated that the ships were crossing. I submit we were not bound to take the slightest notice of their ship so long as she was coming up the channel below Ile de Grâce light; because it was evident to us that when she got up to Ile de Grâce light she would turn around and shape her course up the channel, and when she did that, that then for the first time the rule of the road came into force, and our position after the two ships straightened out was "red to red." The position of the ships was never "end to end." (*The Cuba v. McMillan* (5); *The James McKenzie* (6); *The Otto and Thorsa* (7).

(1) 2nd ed. p. 512, sec. 629.

(2) Swab. 300.

(3) p. 203.

(4) 168 U. S. 410.

(5) 26 S. C. R. 651.

(6) 2 Stu. Adm. 87.

(7) [1894] A. C. 116.

When the *Cape Breton* saw the two side lights of the *Canada*, the former did right when she blew one blast and ported her helm, so as to go further over to the starboard side of the channel. She had a right to suppose that the *Canada* would obey the rules and port her helm. (The *Arabian* and the *Alma* (1); The *Thingvalla* (2); *Marsden on Collisions* (3); The *Bywell Castle* (4).

The *Cape Breton* was not a foreign sea-going ship but a Canadian home trading ship within the meaning of R. S. C. c. 74, sec. 2, sub-sec (e). On this particular voyage she was bound from Montreal to Sydney, N.S., and from the time navigation had opened that spring she had been exclusively engaged in plying between those ports. So she was a home trading ship, and did not require to carry an official log.

As to the necessity for a protest, we say that this is a collision case and not a salvage case, and so we were not bound to make a protest. *Conklings' United States Admiralty Law*. (5).

Mr. Cook, for the plaintiffs, replied. The question of the position of the look-out only involves the place of best advantage for observation. It is immaterial if that position is not the same on different ships. We discontinued the practice of having look-outs in the bows of the R. & O. Navigation Company's boats, because the wheel-house is a better place for observation. There is a more especial reason for doing without a look-out in the bows of a steamer on the St. Lawrence under present conditions of navigation there. The river is being crowded with lights, fixed lights, up and down the channel for the guidance

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Argument  
 of Counsel.

(1) 2 Stu. Adm. 72.

(3) 4th ed. p. 467.

(2) 42 Fed. Rep. 331.

(4) 4 P. D. 219.

(5) p. 345.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Argument  
 of Counsel.  
 ———

of mariners. In addition to these there are the shore lights, the lights on dredges, which are difficult to discern from those of other vessels, and then you have the lights of all the craft, big and small, which you meet between Quebec and Montreal. Now put a man as look-out in the bows of the *Canada*, and what would the result be? He would be continually calling out: "Light ahead!"—red light, green light, white light on the port bow, on the starboard bow, and so it would confuse the man in charge of the vessel more than it would do him any good. We, therefore, found it better to entrust the duties of look-out to the pilot, who is thoroughly conversant with the fixed lights along the river and can distinguish them from the lights of ships navigating the river.

The real point with regard to the look-out is, did the absence of such a man in the bows of the *Canada* contribute to the collision? If it did not, the point as to the look-out may be dismissed from the consideration of the case. In the case of the *Westphalia* (*Hamburg Packet Co. v. Desroches*) (1) this court held that the absence of a look-out on the schooner did not contribute to the collision, because those on board of her saw the *Westphalia*.

As to the question of the lights of the *Cape Breton*, the evidence shows that not one of the officers or crew did what was the right thing to do in the face of this collision, viz., go and examine the red and green light so as to be able to swear that these lights were actually burning at the time of the collision.

As to the point made against us that we had no certificated officers in charge of our vessel, the point amounts to nothing unless it contributed to the collision, and I submit that it had nothing to do with it whatever.

(1) 8 Ex. C. R. 263.

The question of vital importance is to determine when it was that those on board the *Cape Breton* saw the *Canada's* green light, indicating that she was a crossing vessel. Now the witnesses for the defence say they saw "the flash of a green light." Your lordship knows how hard it is to see a green light a mile off, it is the poorest of the three lights in point of visibility, and yet there are seven witnesses for the defence who are able to say that they saw "the flash of a green light." The evidence sustains the conclusion that, when these people saw this green light on the *Canada* she was not more than three quarters of a mile distant from them. Then the vessels approached each other, showing "red to red." On a further approach, at about a quarter of a mile off the *Canada* exhibited three lights. What did that show? It shewed a change of course. The "flash of the green" was being carried out, and the ship was now steady-ing on that change of course. The *Canada* became a crossing ship. Then came the blast of the whistle, the shutting out of the red light, and the exhibition of the green light. Then what was done on the *Cape Breton*? They ported their helm—ported to a green light—a wrong manœuvre, right away! Not only did they port to a green light, but they reversed their engines with a right-handed propeller, which caused their vessel to spin round like a top—another wrong move, never thinking it advisable when they first saw the three lights to stop and see whether our vessel was not going across their bows, and possibly into Sorel—never thinking of their duty to stop and reverse until the last minute. Every manœuvre that they took on the supposition that the *Canada* was a crossing vessel—as she was—was wrong from the start. And the *Cape Breton* attempts to justify these manœuvres on the ground that they were taken in

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Argument  
 of Counsel.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

*extremis*. But to justify any departure from the rules because of immediate danger, there must be clear proof that an adherence would have caused such danger, and that the step taken was the right step. (*Marsden on Collisions* (1)).

Upon these considerations, and the other points urged by counsel leading for the plaintiffs, judgment ought to go for the plaintiffs in this action.

ROUTHIER, C. J. (L. J.) now (November 19, 1904), delivered judgment :—

Cette cause est d'une importance absolument exceptionnelle, non seulement à raison du montant en litige et des autres procès qui en seront probablement la suite, mais encore, et surtout, à cause des pertes de vie résultant de la collision entre les deux steamers, le *Canada* et le *Cape Breton*

Elle est aussi du plus haut intérêt à cause des questions nombreuses et compliquées que les éminents avocats des deux parties, dont quatre pour les demandeurs et quatre pour les défendeurs, ont soulevées et débattues avec beaucoup de science et d'habileté. De part et d'autre, rien ne paraît avoir été négligé pour faire triompher ce que chacun a cru être le droit et la justice.

Malheureusement, les questions de fait sont une grande source d'embarras dans cette cause, à raison des nombreux témoignages entendus, et de la preuve étonnamment contradictoire qu'ils produisent. Plusieurs des témoins semblent croire que c'est leur devoir de jurer le contraire de ce qu'ont affirmé les témoins de la partie adverse et qu'ils ne sont appelés en cour que pour cela.

Le fait brutal qui est la cause du procès est celui-ci : dans la nuit du onze au douze juin dernier, vers les

(1) 4th ed. p. 491.

deux heures et demie du matin, le douze, le *Canada* et le *Cape Breton* se sont rencontrés sur le fleuve Saint-Laurent, près de Sorel, et quoiqu'ils prétendent tous deux avoir fait leur possible pour ne pas se heurter, ils se sont entrechoqués avec une telle violence que le *Canada* a été enfoncé et a sombré, entraînant cinq pertes de vie.

Qui est en faute? Quelles ont été les causes éloignées et prochaines de cette déplorable collision? C'est mon devoir de les rechercher, et j'espère qu'on me fera l'honneur de croire que j'en comprends la lourde responsabilité. Heureusement que je n'ai pas à juger en dernier ressort et qu'il y aura des recours contre les erreurs que je pourrai commettre dans le jugement que je vais rendre.

La première faute reprochée au *Canada* est celle-ci : pas de vigie (no look-out). Nous avons sur ce point une règle impérative : c'est la règle 29 qui dit ceci :

“ Nothing in these rules shall exonerate any vessel, or the owner, or master, or crew thereof, from the consequence of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.”

La loi et la jurisprudence l'exigent : tout vaisseau est tenu d'avoir une vigie.

Aussi la Compagnie du Richelieu ne nie pas cette obligation, mais elle dit : en fait, le *Canada* avait sa vigie, c'était le pilote Bouillet, et cette vigie était placée dans le meilleur endroit pour bien voir.

C'est possible ; mais est-ce une pratique sage et prudente et conforme à la loi que le pilote, ou l'homme de roue, soit en même temps vigie? Les auteurs et les précédents condamnent cette pratique et je crois qu'ils ont raison. La vigie ne devrait pas

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

avoir autre chose à faire qu'à regarder et à faire rapport.

Voici ce que dit *Marsden on Collisions* (1) en parlant des vigies :

“ They should not be engaged upon any other duty ;  
 “ and they should be stationed in the bows, or in that  
 “ part of the ship from which other vessels can best  
 “ be seen.”

Et il ajoute ceci :

“ In another case it was held that the absence of a  
 “ look-out on board a vessel will cause her to be held  
 “ in fault for a collision, unless it is proved that the  
 “ other ship was seen as soon as it was possible to  
 “ see her, and that the proper steps to avoid her were  
 “ taken, and as soon as it was possible to take  
 “ them.” (2).

*Spencer on Collisions* (3) dit :

“ A proper look-out means not merely some one on  
 “ deck who can see approaching danger if his atten-  
 “ tion is directed to it, but some one in a favorable  
 “ position to observe, whose *especial* and *sole business*  
 “ it is to watch and see that the vessel has an unob-  
 “ structed course, and who is in such direct com-  
 “ munication with the helmsman and officers in  
 “ command, that prompt report may be made of the  
 “ presence of danger of any sort.”

“ It has been repeatedly held that the master of a  
 “ vessel is not a proper look-out.”

“ Having the general care of the ship, he cannot  
 “ give that entire and undivided attention to the  
 “ duties of a look-out required of one in that impor-  
 “ tant position.”

Conséquemment ni le pilote, ni l'homme à la roue  
 ne sont des vigies strictement légales. Le pilote a

(1) 4 ed. p. 539.

(2) *Ibid*, p. 542.

(3) Sec. 173, p. 317.

bien d'autres choses à regarder : Il a à examiner, à observer les phares qui sont sur sa route, les bouées, les marques de terre ; il doit étudier le compas, les cartes ; il doit chercher les courants, les courses à suivre, donner des ordres, des signaux, s'il en est besoin ; tandis qu'une vigie ne devrait avoir autre chose à faire qu'à regarder, qu'à observer l'horizon et à signaler les causes de danger. Or le pilote, encore une fois, est absorbé par d'autres soins ; par les raisons qu'il peut y avoir de changer de direction, par le calcul des distances et du temps requis pour les manœuvres etc., etc.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

On objecte que la vigie, placée tout à fait à l'avant, serait trop base et ne servirait de rien et je le crois, d'après la construction du *Canada* et de bien d'autres navires qui sont du même genre ; eh bien, alors, qu'on la place ailleurs ; qu'on la place à côté du pilote si l'on veut, mais qu'il y en ait une, et une qui n'ait pas autre chose à faire. Voilà, je crois, l'essentiel.

On a cité sur ce point certaines causes, et entr'autres la cause du *Turret Age*, décidée par le Conseil Privé, mais j'en parlerai plus loin.

Il y a dans cette cause-ci même un incident qui prouve justement que le pilote n'est pas une vigie suffisante et je crois qu'il suffira pour s'en convaincre de référer à la page 32 du témoignage de Bouillet, qui se trouve dans le premier volume de la preuve des demandeurs, à la page 94.

On voit là en effet qu'à un moment donné, et juste au moment le plus critique, au moment où le *Cape Breton* a donné le premier coup de sifflet, Bouillet n'est pas à son poste de vigie. On lui demande :

“ Q. Par conséquent vous n'étiez pas en avant quand vous avez entendu le premier cri ? ”

“ R. J'étais parti pour aller en arrière de la roue. ”

“ Q. Vous étiez parti dans cette direction là ? ”

1904

THE  
RICHELIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
Co.

v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.

Reasons for  
Judgment.

“ R. Oui.

“ Q. Vous n'étiez pas encore rendu en arrière ?

“ R. Non je n'étais pas encore rendu en arrière.

“ Q. Vous êtes allé jusqu'en arrière ?

“ R. Pardon, lorsque j'ai entendu le cri je suis revenu en dedans de la roue. Je n'ai pas été m'habiller. Lorsque j'ai entendu crier je suis revenu entre les deux roues.

“ Q. Vous alliez en arrière de la roue pour vous habiller ?

“ R. Oui.”

Voici un pilote qui est en même temps vigie, et à un moment donné, justement au moment le plus critique, au moment où les deux vaisseaux sont assez près l'un de l'autre et assez en danger de collision pour que le *Cape Breton* jette un cri (je démontrerai plus loin qu'il l'a jeté trop tard son cri). A ce moment là, la vigie s'absente pour aller s'habiller, pour aller prendre la place de l'homme à la roue. Ce fait à lui seul démontre combien il est important qu'il y ait une personne qui ne s'occupe pas d'autre chose que de faire la vigie.

Enfin après l'imputation faite en cette cause par la demande que le *Cape Breton* n'avait pas de lumières verte ni rouge, on comprend encore mieux que l'absence d'une vigie spéciale et bien placée à bord du *Canada* a été regrettable. Car si cette vigie eut été là, elle eut peut-être vu les lumières que Bouillet et Lator n'ont pas vues. Cela eut peut-être pu modifier la course du *Canada* et enfin nous aurions aujourd'hui son témoignage; aujourd'hui nous pourrions entendre cette vigie qui pourrait nous dire : J'étais là, je n'avais pas autre chose à faire qu'à regarder, j'avais une lunette, j'ai vu venir le *Cape Breton* et je l'ai regardé tout le temps et il n'avait pas de lumière verte ni de lumière rouge. Ce témoignage, on le comprend, aurait beaucoup plus de poids que le témoignage du pilote

Bouillet et de Latour qui, eux, avaient autre chose à faire. Voilà pour la doctrine légale sur cette question.

Maintenant cette faute a-t-elle été cause de cette collision dont il est question dans cette action, ou, du moins, y a-t-elle contribué ? Si elle n'y a pas contribué, elle ne peut pas servir de base à une condamnation, malgré que ce soit une faute.

Sur ce point surgit encore la question de droit et si l'on réfère à *Marsden on Collisions* (1), voici ce qu'on y lit :

“ If the absence of look-out clearly had nothing to do with the collision, it will not be deemed to be a fault contributing to the collision.”

Et il cite quatre précédents dans ce sens.

Spencer de son côté, à la section 176, (2) dit ceci :

“ A look-out is but one of many other equally prudent requirements to guard against danger, and where his absence does not in any way contribute to the collision, where it could not have been guarded against by a look-out, no liability can be charged for such omission ; but it is only where a look-out would have been of no service in guarding against collision that his absence is excusable.....”

Mais il n'en est pas moins vrai que :

“ The absence of a look-out is *primâ facie* evidence that the collision was the result of such omission. The fact being shown that there was no proper look-out in performance of his duties, the burden of proof is upon the delinquent vessel to show that such absence did not contribute to the result.”

Voilà pour la doctrine légale sur cette question et je l'ai soutenue dans la cause du *Westphalia* qui avait frappé une goélette qui n'avait pas de vigie. Mais la question des faits dans cette cause-ci n'est pas la même que dans la cause du *Westphalia* sur ce point ; car la preuve

(1). 4ème ed. p. 539.

(2) p. 323.

1904  
THE  
RICHELIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
Co.  
v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.  
Reasons for  
Judgment.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Reasons for  
 Judgment.  
 ———

établissait dans cette dernière cause du *Westphalia* que les officiers à bord de la goélette avaient très bien vu les lumières du *Westphalia*, tandis que dans la présente cause les officiers du *Canada* jurent n'avoir pas vu les lumières du *Cape Breton*, la lumière verte et la rouge, et la demande soutient même qu'il n'y en avait pas. L'effet de l'absence de vigie à bord du *Canada* prend dès lors une beaucoup plus grande importance. Car à l'accusation portée par la demande contre le *Cape Breton* qu'il n'avait pas de lumières verte et rouge, les défendeurs répondent: Le *Canada* n'a pas vu nos lumières parce qu'il n'avait pas de vigie. Cette réponse n'est pas sans gravité, car on se demande si la vigie n'aurait pas mieux vu que Bouillet et Latour; et si elle avait vu la lumière rouge du *Cape Breton* par exemple, quand le *Canada* est arrivé au nord de la dernière bouée noire, peut-être qu'alors Bouillet n'eût pas changé sa course et pris la direction de Sorel, comme il l'a fait; il aurait dit, je présume, comme un homme prudent: Voici un steamer qui approche et qui me montre sa lumière rouge, je vais le rencontrer rouge à rouge, et ensuite je prendrai ma course sur Sorel.

Naturellement nous ne savons pas si une vigie particulière, préoccupée d'aucun soin aurait mieux vu que Latour et Bouillet, mais c'est possible; et puisque la loi impose cette obligation d'une vigie *pour bien voir*, n'avons-nous pas le droit de dire à la demande: "Vous n'avez pas bien vu et vous ne pouviez pas bien voir, parce que vous n'aviez pas de vigie."

Il y a donc là une faute du *Canada* et nous ne pouvons pas facilement affirmer, dans les circonstances prouvées, que cette faute n'a contribué en rien à la manœuvre subséquente du vaisseau et au résultat final.

On dira sans doute qu'il n'y a là que des hypothèses; qu'en tous cas l'absence de vigie n'a pu être qu'une

cause éloignée de l'accident, et qu'il faudrait alors appliquer la maxime de droit: "*Causa proxima non remota spectatur.*"

Mais le doute n'existe que sur les conséquences de la faute; et c'était au *Canada* à prouver que cette faute n'a entraîné aucune conséquence fâcheuse. La jurisprudence a été sévère là dessus, et il a été souvent décidé que s'il est prouvé qu'un vaisseau a ses lumières réglementaires, il y a négligence dans l'autre vaisseau *s'il ne les a pas vues.*

Je citerai là-dessus *Spencer on Collisions* (1). Je citerai aussi *Marsden on Collisions* (2).

Voyons maintenant quelle est la première faute reprochée au *Cape Breton*.

La demande soutient que ce vaisseau est parti de son ancrage à Sorel et a navigué jusqu'à la collision sans lumières rouge ni verte. Les témoins qui soutiennent cette prétention sont: Lazare Lafleur, capitaine de la goélette "*W. Patry*", qui a vu partir le *Cape Breton* de son ancrage à Sorel sans lumières. Son témoignage, qui m'avait frappé beaucoup lorsque je l'ai entendu, parce qu'il m'avait l'air d'un témoin absolument désintéressé et très honnête, est contredit cependant par son frère Rémi, qui était à bord de la même goélette et qui dit, non pas qu'il a vu les lumières, mais ceci: " Dans " la situation où se trouvait le *Cape Breton*, dans la " position qu'il occupait vis-à-vis de nous, nous n'avons " pas pu voir, nous ne pouvions pas voir les lumières " du *Cape Breton* et nous ne pouvions pas savoir par " conséquent s'il y avait une lumière verte et une " rouge." J'avoue que si j'avais à choisir entre ces deux témoignages, je prendrais plutôt celui de Lazare Lafleur, parce qu'il m'a paru beaucoup plus intelligent et qu'il rend un bien meilleur compte de sa manière

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Reasons for  
 Judgment.

(1) Secs. 321, 93, 94, 95 et notes, (2) Page 50 et aux pages 542 et ainsi que pp. 323 et 324. 539.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

de voir ; mais je n'en suis pas là. Remarquons bien qu'il ne s'agit que du départ de Sorel. C'est au moment où le *Cape Breton* tournait simplement, il avait levé l'ancre et il tournait pour prendre sa course, il pouvait très bien arriver qu'il n'eût pas encore ses lumières alors, et que les lumières aient été placées un peu plus tard pendant que le vaisseau faisait son tour pour prendre sa course vers Québec.

Joubert et Mathieu, deux autres témoins de la demande, se trouvaient sur le quai de Sorel. Ils ont vu aussi virer le *Cape Breton* et ils jurent qu'ils n'ont pas vu de lumières.

Eh bien, ici encore, j'ai à faire la même observation. Le bateau n'avait pas encore pris sa course, il était seulement en devoir de la prendre. Il pouvait n'avoir pas de lumières dans le moment et en avoir plus tard. Monsieur Lacouture, un autre témoin de la demande, est, lui, un homme de Sorel. Il est parti en yacht pour aller à l'endroit de l'accident aussitôt après la collision. Il nous dit qu'il est arrivé près, ou du moins à quelques centaines de pieds du *Cape Breton*, et il a abordé à bord du *Canada*, et il nous dit qu'alors, en approchant du *Cape Breton*, il n'a pas pu voir la lumière verte et qu'il aurait dû la voir si elle y avait été.

Dans ce moment la collision était arrivée. Il peut très bien se faire que la lumière fût allumée jusqu'au moment de la collision et qu'elle ait été éteinte alors, ou immédiatement après. Cela était assez longtemps après la collision puisque Lacouture a eu connaissance de la collision à Sorel, et qu'il a été obligé de prendre un yacht pour aller à l'endroit de la collision.

Enfin il y a les témoins Bouillet et Latour. Cesont les deux principaux témoins de la part de la demande sur ce point. L'un était le pilote et l'autre était l'homme de roue. Ils étaient tous deux là, et Bouillet faisait la vigie, comme je l'ai dit. Tous les deux jurent

qu'ils n'ont pas vu pendant longtemps ni lumière verte, ni lumière rouge; ils ont vu seulement la lumière rouge à un moment qu'ils indiquent, mais quand il était déjà trop tard.

Ils n'ont pas vu la lumière verte évidemment avec la course suivie par le *Cape Breton*. Suivant eux, la lumière rouge n'aurait été mise en place qu'au dernier moment, c'est-à-dire environ trente secondes avant la collision; mais enfin ce n'est là qu'une conjecture. Dans tous les cas ils ne l'ont pas vue avant ça, jurent-ils.

Eh bien contre cette preuve de la part de la demande qu'avons-nous? Nous avons le témoignage de McDonald qui était à bord du *Cape Breton* et qui jure qu'il a vu les lumières; McArthur qui a vu la lumière rouge après la collision; seulement je dois dire de suite que ce témoignage de McArthur n'a pas, à mon avis, une grande valeur. Il y a plusieurs contradictions dans son témoignage avec ce qu'il a déclaré au Colonel Henshaw qui était à bord. Sur d'autres points il n'a pas paru très sûr de ce qu'il avait vu, aussi je n'en tiens pas beaucoup compte. Mais il y a le témoignage de Toffin qui était à bord du *Cape Breton* et qui a vu les lumières. Il y a aussi le témoignage de Bromley, qui était le *look-out* ou la vigie sur le *Cape Breton* et qui a vu les lumières. Il y a le témoignage de Harwood qui les a allumées et qui les a posées aussitôt que le bateau s'est mis en mouvement pour descendre; et il y a McNeil qui jure qu'il les a vues aussi.

Comme on voit, nous avons là six témoins. Retrançons McArthur, si l'on veut, il reste cinq témoins dans tous les cas qui ont vu les lumières et dont un les a posées et les a allumées, contre les autres témoins de la demande qui ne les ont pas vues. Ces derniers ont pu dire la vérité quoique les lumières fussent à leur place, parce qu'ils ont pu être empêchés de les

1904  
THE  
RICHELIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
CO.  
v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.

Reasons for  
Judgment.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Reasons for  
 Judgment.  
 ———

voir ou n'y pas porter attention dans le moment et ne parler ensuite que par souvenir. Mais les autres, les témoins de la défense, se sont parjurés si vraiment il n'y avait pas de lumières.

Or, je ne serais pas justifiable, au point de vue juridique et de la saine doctrine, de rejeter ces témoignages positifs pour accepter des témoignages négatifs, c'est-à-dire des témoignages de gens qui disent qu'ils n'ont pas vu contre des témoins qui ont vu. Naturellement, quand il s'agit de l'existence même d'un fait, il faut ajouter plus de foi aux témoins qui jurent avoir vu qu'à ceux qui jurent ne pas avoir vu. Donc, je dois croire que le *Cape Breton* avait ses lumières verte et rouge, et ce n'est pas sous ce rapport que je pourrais déclarer le *Cape Breton* en faute.

Pour trouver les vraies fautes commises et les vraies causes de la collision il faut chercher ailleurs. Il faut étudier la course suivie par les deux steamers et leur manœuvres.

D'un côté, nous avons le *Canada* qui montait le fleuve et qui s'en allait à Sorel; de l'autre côté, le *Cape Breton* qui avait passé une partie de la nuit à l'ancre, au large de Sorel, et qui ayant levé l'ancre, descendait le fleuve en route pour Québec vers les deux heures et vingt-cinq du matin; environ dix minutes plus tard, à deux heures et trente-cinq, les deux vaisseaux se rencontraient et la collision avait lieu.

Le *Canada*, ayant sombré en quelques minutes, est resté là pendant plusieurs semaines comme pour marquer l'endroit précis de la catastrophe. Des plans et des cartes filés dans cette cause reproduisent cette partie du fleuve St. Laurent où la collision a eu lieu, la localisent exactement et nous montrent la topographie des environs. On y voit indiqués et désignés : les rivages du fleuve, le chenal des navires et sa ligne

centrale, les bouées et les phares, la profondeur de l'eau, les îles et quelques autres détails topographiques. Nous pouvons ainsi suivre aussi exactement qu'il est possible, approximativement sans doute, la course respective des deux vaisseaux.

Celle du *Canada* nous est indiquée par le pilote Bouillet et par Latour qui était à la roue. Ces deux témoins, et surtout Bouillet, nous indiquent la course du *Canada* avec une précision de détails, de mesures et de chiffres qui démontrent leur bonne foi beaucoup plus que leur habileté comme témoins, car les témoins habiles ne s'ingénient pas à fournir aux adversaires les moyens de les contredire.

C'est ainsi que Bouillet nous dit qu'en partant de la bouée rouge 136 L., il a pris la course *West quarter North* sur son compas ; qu'il a gardé sa course jusqu'à mi-distance entre les deux bouées noires 139 L. et 140 L., qu'il s'est dirigé alors à *West half South* et qu'il a passé à trois cent soixante pieds au nord de la première bouée noire 139 L., qu'il a passé à soixante pieds au nord de la deuxième bouée 141 L., et qu'il a pris alors la course *West by South quarter South* et ainsi de suite.

Naturellement la défense a amené comme témoin un ingénieur qui, armé d'un compas, a fait des calculs savants pour démontrer que les indications des courses et les chiffres de Bouillet ne pouvaient pas être exacts d'après le vrai nord, ni d'après le nord magnétique, ni même d'après le compas de Bouillet.

En même temps, la défense s'est efforcée d'établir par ce même travail que le *Cape Breton* n'a pu voir la lumière verte du *Canada* que dans les dernières secondes qui ont précédé la collision, et que dès lors il a été justifiable de toujours incliner à *starboard* comme il est prouvé qu'il a fait, c'est-à-dire sur la droite.

Tout le travail du témoin Howard peut être exact au point de vue scientifique, mais il repose sur des don-

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Reasons for  
 Judgment.  
 ———

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

nées incertaines, et la moindre erreur dans le point de départ produit des différences énormes dans le résultat obtenu. Il n'est pas nécessaire d'être savant pour comprendre cela.

Il y a variation entre le compas du *Canada* et le vrai nord et le nord magnétique, et cette variation Bouillet ne la connaît pas, il admet qu'il ne la connaît pas, il l'indique à peu près mais il dit qu'il ne connaît pas ça.

Les distances qu'il nous indique ne peuvent être qu'approximatives de leur nature même. On ne peut pas croire que Bouillet puisse nous indiquer exactement qu'il a passé, dans la nuit, à soixante pieds juste de la bouée 141 L, et à trois cent soixante pieds au nord de la première bouée noire. Ces distances sont évidemment approximatives. Elles sont précieuses toutefois, et sans les prendre à la rigueur elles nous éclairent assez exactement, je crois, sur la course du *Canada*.

La course du *Cape Breton* est moins clairement indiquée par les témoins de la défense.

Le pilote Hamelin ne se livre pas comme Bouillet, et j'aurai l'occasion de montrer à quel point il est réticent et refuse de donner les renseignements qu'on lui demande. Il ne se sert pas de compas, et la course qu'il a suivie reste un peu dans le vague. Mais enfin il appert qu'après avoir tourné vers le nord, il a pris sa course en descendant à partir du centre du *ship channel*, inclinant un peu vers le sud à *starboard*, mais se dirigeant sur la lumière de l'île de Grâce et se proposant de passer au nord de la deuxième bouée noire.

Comment, avec cette direction, le *Cape Breton* s'est-il trouvé au moment de la collision à plusieurs centaines de pieds au sud du chenal, et au sud aussi de la bouée noire 141 L., au nord de laquelle il se proposait de passer ?

Evidemment cela ne peut s'expliquer que par des changements de course non justifiés et des manœuvres qui ont dû être erronées.

Entrons maintenant dans l'examen plus détaillé de ces courses du *Canada* et du *Cape Breton* et voyons quelles fautes commises de part et d'autre les ont conduits à la collision. Je dis d'abord que quand les deux vaisseaux se sont aperçus de loin, et qu'ils ont constaté qu'ils se rapprochaient, le *Cape Breton* avait droit de penser qu'ils allaient se rencontrer suivant la règle 18, c'est-à-dire chacun tenant la droite, lumière rouge à lumière rouge. Voilà cette règle 18, elle se lit comme suit :

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Reasons for  
 Judgment.

“ When two steam-vessels are meeting end on, or “ nearly end on, so as to involve risk of collision, each “ shall alter her course to starboard, so that each may “ pass on the port side of the other.”

Eh bien, le *Cape Breton* se fiait évidemment sur cette règle, et dès lors il avait droit de suivre la droite du chenal, c'est-à-dire le sud, en vertu de la règle 25 qui dit :

“ In narrow channels every steam-vessel shall, when “ it is safe and practicable, keep to that side of the fair- “ way or mid-channel which lies on the starboard side “ of such vessel.” C'est simple et conforme à la loi.

Du côté du *Canada*, la question de la direction à prendre devenait au contraire complexe. Il s'en allait à Sorel, lui, et les lumières du port de Sorel étaient déjà visibles à l'horizon de son côté gauche. Deux routes différentes lui étaient ouvertes par conséquent pour rencontrer le *Cape Breton*, et en tenant compte de la pratique généralement suivie par lui il a pu croire qu'il avait à choisir entre deux règles contradictoires ; La règle 18 qui lui disait comme au *Cape Breton* : “ Rencontrez à votre droite ”, et la règle 33 applicable au havre de Sorel qui lui disait : “ Rencontrez à votre gauche.”

La règle 33 dit ceci :

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Reasons for  
 Judgment.  
 ———

“ Unless it is otherwise directed by the Harbour Commissioners of Montreal, ships and vessels entering or leaving the Harbour of Sorel, shall take the port side, anything in the preceding articles to the contrary notwithstanding.”

La première de ces courses, c'est-à-dire suivant la règle 18, était bien, à mon avis, la plus sûre : car c'est la règle générale, la règle connue de tous les marins et un grand nombre même n'en connaissent pas d'autres en fait de rencontres. J'en ai eu la preuve dans beaucoup de causes qui sont venues devant moi.

En la suivant, la rencontre eût lieu en parfaite sécurité et sans allonger dans une mesure appréciable la course vers Sorel.

Mais le *Canada* avait l'habitude, comme les autres bateaux de la Compagnie demanderesse, de prendre la direction du havre de Sorel immédiatement après avoir dépassé la dernière bouée noire, et même quelquefois entre les deux bouées noires, de manière à suivre la tangente au lieu d'une ligne plus ou moins angulaire, et les marins en charge de ce vaisseau ne songèrent pas à s'écarter de cette habitude et de cette pratique.

Evidemment il ne leur vint pas à l'esprit :

1° Que cette pratique n'était peut-être pas connue de tous les marins, et en second lieu que le vaisseau à rencontrer pouvait ne pas connaître le *Canada*, et ne pas savoir qu'il allait à Sorel, et enfin que le quai de Sorel était encore à deux milles de distance, et que l'étendue de ce havre n'est déterminée par aucune loi, malheureusement, et n'a aucune mesure, ni bornes connues, et que la règle 33 n'était peut-être pas applicable à cette partie du fleuve où ils se trouvaient alors et où la rencontre allait avoir lieu.

Aucun doute de ce genre ne paraît avoir traversé leur esprit cependant, et lorsqu'ils eurent dépassé la

dernière bouée noire ils changèrent leur course, inclinant vers le sud, appliquant dès lors la règle 33, et se préparant à rencontrer à gauche le steamer qui s'en venait vers eux.

Avec une parfaite sécurité, semble-t-il, ils se disaient probablement : Les officiers de ce steamer qui vient à notre rencontre doivent savoir qui nous sommes, et où nous allons, et ils doivent connaître comme nous la règle 33 du havre de Sorel. Mais c'était trop présumer des connaissances et des renseignements que possédaient les officiers du *Cape Breton*, et c'était prendre pour incontestable leur prétention qu'à partir de cet endroit, et dès qu'ils sortaient du *ship channel*, ils entraient dans le havre de Sorel, ce qui n'est pas absolument certain. C'était vouloir imposer à l'autre vaisseau une pratique locale et non universelle. Sans doute on peut dire : Ce n'était pas seulement une pratique et un usage, c'était la règle 33 et même quant à l'usage, il est juste d'en tenir compte. Ainsi, si l'on réfère à *Marsden on Collisions* (1), on lit ceci :

" But though the regulations are the paramount rules of navigation, yet, where the usage of the place and the business and courses of particular vessels are obvious and well known, no seaman has a right to neglect the knowledge he has of the probable movements of other ships with reference to such usage."

*Spencer on Collisions* (2), dit ceci :

" Where well known usage has sanctioned a particular method of navigating local waters, it is competent for the court to admit evidence of such usage ; and if it be proved that the matter is regulated by general usage, the court may in its discretion hold the vessel to conform to such usage."

Différent d'un principe général, l'usage est d'une application exceptionnelle à la discrétion de la cour

1904  
THE  
RICHELIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
CO.  
v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.

Reasons for  
Judgment.

(1) p. 374.

(2) p. 44, sec. 22.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

qui est obligée de peser les circonstances et de tenir compte de l'usage.

Eh bien, je dis ceci : Dans cette situation et en pesant toutes les circonstances de la preuve, je crois que c'était l'obligation des officiers du *Canada* de signaler au *Cape Breton* leur intention de rencontrer à gauche au lieu de rencontrer à droite.

C'est un principe général. Si un steamer suit une course qui peut paraître extraordinaire aux autres steamers, quoiqu'elle soit justifiée par des raisons spéciales, il le fait à ses risques et périls, et s'il veut que les autres steamers en soient informés, il doit leur signaler ses intentions, car les autres ont le droit de présumer que sa course sera conforme aux règles ordinaires. Il y a lieu dans ce cas d'appliquer la règle 28, car les deux vaisseaux suivaient une course qu'ils croyaient autorisée par les règles. La règle 28 dit ceci :

"When vessels are in sight of one another, a steam-vessel under way, in taking any course authorized or required by these Rules, shall indicate that course by the following signals on her whistle or siren, viz :

"One short blast to mean : "I am directing my course to starboard."

"Two short blasts to mean : "I am directing my course to port."

"Three short blasts to mean : "My engines are going full speed astern."

Je dis que le *Canada* en pareil cas aurait dû donner deux coups de sifflet pour dire : "Je m'en vais à *port side*, et non pas à *starboard*."

Quand deux steamers s'aperçoivent mutuellement allant en sens inverse, à la rencontre l'un de l'autre et qu'il y a quelques doutes sur la direction de l'un d'eux, la règle 28 devient obligatoire et ils doivent se donner mutuellement des signaux, par coups de sifflet, pour se

signaler quand il en est encore temps et non pas attendre qu'il soit trop tard. Dans la présente cause les deux steamers sont en faute sous ce rapport. Dès que le *Cape Breton* a vu faire au *Canada* un changement de course, un mouvement, qui a montré tout à coup sa lumière verte pour un instant (ceci est prouvé par les officiers du *Cape Breton*), il aurait dû comprendre que le *Canada* se dirigeait vers le sud, ou tout au moins que sa course était incertaine ; et il aurait dû dès lors donner un coup de sifflet. De même, le *Canada* qui se préparait à faire la rencontre autrement que ne le veut la règle 18 devait en informer le *Cape Breton* par deux coups de sifflet. Le *Canada* y était d'autant plus obligé qu'il suivait une course qui lui était familière, mais qui ne l'était pas au *Cape Breton* et dont le *Cape Breton* pouvait ignorer la raison.

Je dis donc que dans ces circonstances et pour éviter la collision qu'ils auraient dû prévoir, les deux steamers auraient dû échanger des coups de sifflet pour se renseigner mutuellement sur leur course respective, et qu'ils ne devaient pas attendre qu'il fût trop tard, comme a fait le *Cape Breton*.

Il y avait encore d'autres manœuvres que les circonstances leur demandaient pour éviter la collision et que je leur reproche d'avoir négligées. Je cite à cet effet, *Spencer on Collisions*, (1) section 26 intitulée : "When lights are doubtful" et qui dit ce qui suit :

"Keeping a steamer under way at full speed when there is any uncertainty as to the meaning of the lights carried by another vessel is negligence *per se*."

L'auteur cite quatre précédents au soutien de cette doctrine. A la page 193, section 80, il ajoute :

"Under the Rules, the obligation to reduce speed arises whenever there is any uncertainty as to a vessel's own position, or the movements, or course of

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Reasons for  
 Judgment.

(1) page 93.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 "THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

" an approaching vessel sufficiently near at hand to

" render her a menace to the other's safety."

" Where uncertainty of position or of course is cou-

" pled with dangerous proximity, both vessels should

" reverse and come to a stop until all uncertainty as to

" each other's situation is determined."

En note, cinq précédents sont cités pour appuyer cette doctrine.

Faisons l'application de ces deux règles de conduite, qui sont basées sur la raison et sur la jurisprudence, aux faits prouvés de part et d'autre en cette cause et nous devons, je crois, en conclure que ni le *Canada* ni le *Cape Breton* ne se sont conformés à ces règles.

Les officiers du *Canada* d'abord prétendent que jusqu'à la dernière minute le *Cape Breton* ne leur a montré ni lumière rouge, ni lumière verte.

Jusqu'au premier coup de sifflet du *Cape Breton* ils jurent n'avoir vu que sa lumière blanche, ce qui n'aurait pas suffi pour les renseigner sur la course de ce steamer.

Si cela est vrai, ils devaient être alors dans une grande incertitude sur la signification de cette lumière blanche, qui était en mouvement tout de même, et qui se rapprochait d'eux, et sur la course qu'elle suivait; et le danger du rapprochement s'ajoutait à cette incertitude.

Que devaient-ils faire alors? Les auteurs et la jurisprudence répondent: Ils devaient d'abord ralentir de vitesse, puis renverser la machine et arrêter complètement jusqu'à ce que l'incertitude eût cessé. Or, ils n'ont fait ni une chose ni l'autre. Donc ils sont en faute.

Le *Cape Breton* a-t-il mieux agi? Ses officiers nous disent qu'il descendait le fleuve à toute vitesse (full speed). Ils ont aperçu dès le départ de Sorel la lumière blanche du mât et les lumières du salon du *Canada*.

Ils ne savaient pas que c'était le *Canada*, disent-ils, mais ils ont vu la lumière d'un steamer qui montait. Il était encore à quatre milles alors. Puis, ils ont vu sa lumière rouge et ils ont mis la barre à *port* pour rencontrer à droite. Ce n'est pas cela que je leur reproche, c'était correct. Ainsi, la lumière rouge du *Canada* indiquait qu'il se dirigeait vers le nord pour rencontrer à droite, et le *Cape Breton* se dirigeait vers le sud.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

Mais une chose qui aurait dû surprendre les officiers du *Cape Breton*, c'est que tout en montrant sa lumière rouge, le *Canada* restait toujours presque en ligne avec le *Cape Breton* qui pourtant tenait sa barre à *port* et inclinait vers *starboard*.

Tout à coup le *Canada* montra sa lumière verte. Ce ne fut qu'un reflet, disent McNeil et Hamelin, qui ne dura pas longtemps. J'ai là dessus des doutes sérieux, et il y a bien des raisons de croire que de ce moment là le *Cape Breton* a dû voir les trois lumières, et ne voir ensuite que la verte quand le *Canada* eût changé sa course après la deuxième bouée noire.

Quoi qu'il en soit, l'apparition soudaine de cette lumière verte et le fait que le *Canada* se rapprochait du sud, au lieu de s'éloigner au nord, suffisaient à donner aux officiers du *Cape Breton* des doutes sérieux sur la signification de ce reflet vert et sur la course véritable du *Canada*.

Mais ces doutes sont-ils une simple hypothèse ou bien ont-ils existé dans l'esprit des officiers McNeil et Hamelin? Je dis: Oui, ces doutes ont existé. J'en trouve la preuve dans leurs témoignages et je la trouve aussi dans le *log book* où est consignée cette incertitude. Il suffit de voir là-dessus la citation du *log book* dans le témoignage du capitaine Reid (à la page 86). Voici ce qu'on y lit:

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Reasons for  
 Judgment.

“A few minutes before the collision the *Canada's* mast-head and port side light were showing at about one point or about one and a quarter off our port bow. The pilot finding the *Canada* was closing on him, ported and kept to starboard. A little latter on the pilot asked me : “What does he mean? I am keeping to starboard and he is closing in on me”. Then the pilot ported and blew one blast of the whistle. The *Canada* answered by blowing two blasts. The wheel was put hard-a-port, the pilot again blew one blast and ordered the engines stopped and full speed astern.” Voilà ce que l'on trouve dans le *log book*.

Comme on le voit, le pilote remarquait que la lumière du *Canada* était toujours à une pointe ou une pointe et quart dans le *port bow*, malgré que le *Cape Breton* allait à toute vitesse à *starboard*. Il avait beau pousser sa barre à *port*, le *Canada* était toujours presque nez à nez avec lui (*closing in on him*). Qu'est-ce que cela signifie, dit-il enfin aux autres officiers, que fait donc ce steamer? Je vais toujours plus à *starboard* et il me poursuit.

Donc Hamelin était dans l'incertitude. Il ne comprenait plus les intentions du *Canada*, la signification du reflet de la lumière verte et la course que le *Canada* suivait.

Dans cet état d'incertitude, il devait : 1o. Ralentir sa course ; 2o. renverser ses machines, et arrêter complètement jusqu'à ce qu'il pût comprendre quelle course suivait le *Canada*. Il n'a fait ni l'une ni l'autre de ces deux choses et il a commis la même faute que le *Canada*. Il y a plus, et cela devait encore augmenter les incertitudes du pilote Hamelin ; c'est le fait qu'il se trouvait alors à quelques centaines de pieds en dehors du chenal, au sud, qu'il s'écartait conséquemment de la course généralement suivie par les steamers et de celle qu'il s'était proposé lui-même de suivre en partant de Sorel,

puisqu'il voulait passer au nord de la bouée noire, comme je l'ai dit plus haut, et que si le *Canada* s'obstinait à lui barrer la route, lui-même apportait la même obstination à se mettre en travers du *Canada*. Une pareille course des deux steamers vers le sud, en dehors du chenal, devait lui paraître au moins étrange et accroître son incertitude. Le *Canada* pouvait dire au moins : "Moi je suis ici, parce que je m'en vais à Sorel." Mais lui, le *Cape Breton*, qui descendait à Québec, pourquoi était-il sorti du grand chenal et pourquoi s'acharnait-il à vouloir passer au sud du *Canada* quand sa course ordinaire vers Québec était au nord et libre ?

Pourquoi ? C'est que le *Cape Breton* persistait à suivre la règle 18 et à forcer le *Canada* à s'y conformer, de même que le *Canada* s'obstinait à suivre la règle 33 et sa pratique habituelle et prétendait les imposer au *Cape Breton*.

Cette persistance à se conformer à certaines règles sans tenir compte de la situation des autres steamers et de leur course, au risque de produire une collision, est coupable.

Et c'est pourquoi *Marsden on Collision* (1) en parlant de cette règle 18 dit :

"Its indiscriminate application has been a fruitful source of collision."

C'est pourquoi *Spencer on Collisions* (2) dit de son côté :

"That a vessel may be placed in a situation where to follow the letter of the law would invite rather than prevent collision."

Le *Cape Breton* et le *Canada* ont tous les deux voulu suivre obstinément, le premier la règle 18 et le second la règle 33, à la lettre, et ils ont causé un désastre.

1904.  
THE  
RICHELIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
CO.  
v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.  
Reasons for  
Judgment.

(1) p. 461.

(2) Sec. 55, p. 146.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 ?  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Reasons for  
 Judgment.  
 ———

En agissant ainsi, ils ont transgressé la règle 27 qui dit expressément :

“ In obeying and construing these Rules, due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances which may render a departure from the above Rules necessary in order to avoid immediate danger.”

Je dis encore qu'ils ont aussi transgressé : le *Canada*, les règles 19 et 22, et le *Cape Breton*, la règle 21.

Voici ce que disent ces règles. La règle 22 d'abord, applicable au *Canada* et transgressée par lui, suivant moi, et la règle 19 :

“ When two steam-vessels are crossing, so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way of the other.”

Et la règle 22 ajoute :

“ 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.”

Voilà les deux règles applicables au *Canada*, parce qu'en réalité la direction qu'il prenait le conduisait à travers la course que suivait le *Cape Breton*.

Maintenant voici ce que dit la règle 21 applicable au *Cape Breton* :

“ Where by any of these Rules one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.”

Or, au lieu de garder sa course le *Cape Breton* poussait sa barre toujours plus à *port* et inclinait de plus en plus à *starboard* de manière à barrer la route au *Canada*.

Voir aussi là dessus *Marsden on Collisions* (1) au sujet des circonstances spéciales, mentionnées dans la règle

(1) 4th ed. p. 532.

22 que je viens de citer, qui permettent de s'écarter de cette règle et de passer en avant d'un vaisseau au lieu de passer en arrière :

"So, where a ship required by the regulations to keep " out of the way is unable to do so, it is the duty of " the other not to keep her course, but herself to keep " out of the way."

Ici " to keep out of the way " veut dire passer en arrière et non pas en avant. Cela dépend des circonstances naturellement. Ici, la circonstance spéciale pour le *Canada* était sa destination à Sorel et l'application qu'il voulait faire de la règle 33, et la pratique, suivie par lui et par les autres steamers de la Compagnie, qui lui disait de passer à gauche, et conséquemment en avant du *Cape Breton* dans le moment en question. De son côté, le *Cape Breton*, en vertu de la règle 21, devait tenir sa course, c'est-à-dire ne pas l'altérer ni la changer.

Mais le *Cape Breton* l'a modifiée. Il a incliné à *star-board* en mettant de nouveau sa barre à *port*, comme il nous l'a dit, se mettant ainsi plus en travers de la course du *Canada* et lui rendant l'évitement presque impossible. Le *Canada* avait droit de compter que le *Cape Breton* ne changerait pas de course et pourrait ainsi passer à sa droite (à lui, le *Canada*) c'est-à-dire du côté ouest. Par ce changement de direction, le *Cape Breton* a trompé le *Canada* et il a commis une faute contre la règle 21.

Cette dernière direction donnée au *Cape Breton* avait toujours pour but et pour objet, comme la manœuvre précédente, de forcer le *Canada* à le rencontrer rouge à rouge et de l'empêcher de passer devant lui. Quand il vit que le *Canada* continuait à courir vers le sud et à vouloir le rencontrer verte à verte, il donna son premier coup de sifflet qui signifiait : " Je veux vous rencontrer rouge à rouge." Le *Canada*, qui ne montrait

1904  
THE  
RICHELIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
Co.  
v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.

Reasons for  
Judgment.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

plus alors que sa lumière verte, répondit par deux coups de sifflet qui voulaient dire : “Rencontrons-nous plutôt verte à verte.”

Mais le *Cape Breton* voulut avoir le dernier mot et faire triompher à tout prix la course qu'il avait décidé de suivre jusqu'au bout, sur celle que suivait le *Canada*. Il voulait pour ainsi dire couper court à la course de ce dernier, et il fit alors une manœuvre que j'appellerais un crime, si je pouvais croire un instant que les officiers du *Cape Breton* en ont prévu le résultat ; mais que je me contenterai de qualifier (parce que je crois encore à leur bonne foi) la faute comme la plus grave qui a été commise dans cette malheureuse rencontre et qui a été la cause immédiate et directe de la collision.

Le *Cape Breton* répliqua aux deux coups de sifflet du *Canada* par un dernier coup de sifflet, un seul comme pour dire aux officiers du *Canada* : “Vous ne passerez pas à ma droite, je vais vous barrer la route.”

Et en même temps Hamelin commanda : *Hard-a-port and full speed astern.*

A ce moment là, nous dit Hamelin lui-même, à la page 13 de son témoignage : “Le *Canada* avait fait disparaître sa lumière rouge et ne montrait plus que sa verte”, c'est-à-dire qu'il présentait son flanc droit au *Cape Breton*.

Il est facile de se représenter la position des deux vaisseaux à ce moment. Le *Canada* ne montre plus que sa lumière verte, présentant son flanc droit au *Cape Breton*.

Bouillet, le pilote du *Canada*, avait mis sa roue *hard-a-starboard* pour incliner encore plus à gauche, plus au sud, et éviter le choc du *Cape Breton* qui, en s'inclinant lui aussi vers le sud et en poussant sa roue à *port*, devenait de plus en plus menaçant. “Notre direction, dit Bouillet, après cette dernière manœuvre de *hard-a-*

*starboard* accompagnée de deux coups de sifflet devait être *West South West*."

Quelle était alors exactement la direction du *Cape Breton* d'après le compas? Hamelin ne peut pas nous le dire, car il ne tient aucun compte du compas. (Il nous dit qu'il ne gouverne pas d'après le compas.) Mais d'après la course suivie et en tenant compte du fait que le *Cape Breton* voulait toujours montrer sa lumière rouge et tenait sa roue à *port*, on peut présumer que sa direction devait être *East by South*.

Si donc, il eut alors mis sa barre *hard-a-starboard* et arrêté ses machines, ses engins, il eut pu, je crois, rencontrer verte à verte, sans heurter le *Canada*.

Mais au lieu de tenter au moins cette manœuvre ou toute autre qui aurait pu l'éloigner du côté gauche ou ouest, il a fait exactement le mouvement qui devait le lancer presque à angle droit sur le flanc droit que le *Canada* lui montrait.

En mettant sa roue *hard-a-port* et en commandant "*full speed astern*," le *Cape Breton*, avec son *right handed propeller*, devait tourner très vite à droite, prendre la direction sud-est et frapper le *Canada* presque à angle droit.

Comme le disent *Todd and Wall, Practical Seamanship* (1

"If you want to cant your ship's *head* quickly to *starboard*, put the helm *hard-a-port* and go full speed *astern*."

C'est justement le mouvement qu'à fait le *Cape Breton* et c'est la direction contraire qu'il devait prendre.

Se jeter le nez sur le flanc du *Canada*, c'est ce que le *Cape Breton* a fait.

Voici ce que disent *Todd and Whall* (2):

"If the vessel is crossing your bows to *starboard*, stop the engines instantly, but mind (if you have a

1904

THE  
RICHELIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
CO.v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.Reasons for  
Judgment.

(1) p. 264.

(2) p. 281.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

“right-handed propeller), do not put the engines full  
 “speed astern. If you do, you will take away her only  
 “chance to slip clear, and you will have made a colli-  
 “sion inevitable.”

Or le *Cape Breton* a fait précisément ce que Todd and  
 Wall recommandent si instamment de ne pas faire. J'ai  
 pensé d'abord que Hamelin n'avait pas prévu le mou-  
 vement rapide du *Cape Breton* à droite comme résultat  
 de sa dernière manœuvre; mais au contraire, il nous  
 dit aux pages 14 et 15 de son témoignage que c'est ainsi  
 que son bateau tourne le plus rapidement à *starboard*.  
 Il dit: C'est le mouvement que je fais lorsque je veux  
 que mon bateau tourne rapidement à *starboard*, c'était  
 se jeter sur le *Canada*.

Mais alors, dira-t-on, comment expliquer sa con-  
 duite? Je me la suis expliquée en écoutant avec atten-  
 tion et en relisant avec soin son témoignage. Hamelin  
 est l'homme qui ne connaît qu'une seule règle, la règle  
 18, et qui a résolu de la suivre advenue que pourra; il  
 méprise la règle 27 et je crois qu'il serait bien éton-  
 né de lire ce que dit *Marsden* (1) *on Collisions*:

“The duty is to avoid collision by observing the  
 “rules, primarily; by departing from them, if necessa-  
 “ry, to avoid danger.”

“Not only is departure from the rule of the road  
 “excused by art. 27, where the rule cannot be obeyed  
 “without collision, but a literal observance of the re-  
 “gulations cannot be set up as a defence where the  
 “collision might have been avoided by ordinary care.”

Hamelin est donc, suivant moi, le type du Normand,  
 entêté, obstiné, qui s'est mis en tête une idée fixe, et  
 qui a poursuivi l'application de cette idée fixe jusqu'à  
 ce qu'elle ait causé une catastrophe; qui naturelle-  
 ment persiste ensuite à ne pas reconnaître sa faute;  
 qui refuse de répondre aux questions qu'on lui pose de

(1) p. 527.

peur de s'incriminer; et qui, enfin, tantôt admet l'idée fixe qu'il avait en tête (quand il est poussé au pied du mur), et tantôt la nie, quand il croit qu'on veut la lui imputer à crime.

Est-ce l'appréciation qu'il est juste de faire de son témoignage? J'en vais citer de longues pages pour qu'on en juge, on y verra que son idée fixe était de rencontrer le *Canada* rouge à rouge, qu'il a persisté à l'exécuter jusqu'au bout, c'est-à-dire jusqu'à la collision, et une fois devant la justice, obligé de rendre compte de ses actes, il a cru que le meilleur moyen de s'exonérer était d'être récalcitrant, de refuser de répondre ou de répondre à un grand nombre de questions: "Je ne me rappelle pas", ou "Je ne sais pas."

Quelques pages de son témoignage sont vraiment caractéristiques. Je cite le volume trois de la défense aux pages 127 et suivantes. On va voir quelle est la manière de répondre de ce témoin:

Q. Vous savez à peu près vers quelle heure ils arrivent à Sorel?

R. Non, monsieur.

Q. A peu près?

R. A peu près, oui. Quand tout va bien, entre deux et trois heures, c'est lorsque tout va bien, mais il y a des fois .....Après ça il y a la marée et différentes choses à calculer, ce n'est pas une affaire régulière.

Q. Quand il y a de la brume ou qu'ils sont retardés ou que la marée est contre eux, ils vont un peu moins vite; mais dans les temps ordinaires, en dehors de la brume, n'est-il pas vrai qu'ils touchent à Sorel entre deux et trois heures du matin?

R. Je ne le sais pas.

Q. Vous jurez ça que vous ne le savez pas?

R. Oui, je jure que je ne le sais pas.

Q. Les avez-vous jamais rencontrés dans la rivière?

R. Je les ai rencontrés, mais je n'ai jamais été là pour prendre le temps qu'ils arrivaient.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Reasons for  
 Judgment.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

Q. Avez-vous jamais été à Sorel à bord de ces bateaux là?

R. Oui.

Q. En montant et en descendant ?

R. Oui.

Q. Vous savez qu'ils rentrent à Sorel pendant la nuit ?

R. Je sais qu'ils rentrent à Sorel lorsqu'ils sont rendus à Sorel.

Q. C'est pendant la nuit ?

R. ....

Q. Ce n'est pas le jour ?

R. Je les ai vu rentrer en plein jour des fois.

Q. Les avez-vous jamais vus rentrer la nuit ?

R. Je ne les ai pas.....

Q. Vous ne vous en rappelez pas ?

R. Je me rappelle, oui, d'en avoir rencontré aux alentours de Sorel, mais je ne les ai pas vus accoster le quai.

Q. Combien de fois les avez-vous vus rentrer le jour ces bateaux-là ?

R. Je me rappelle toujours d'une fois.

Q. Laquelle ?

R. Je ne me rappelle pas laquelle.

Q. (Par la Cour) La nuit vous ne les avez pas vus ?

R. La nuit je ne les ai pas vus. J'en ai toujours vu aux alentours de Sorel, mais je ne les ai pas vus pour dire.....ça dépend quelle est la réponse qu'il faudrait donner là dessus, j'en ai vu arriver au quai le soir, quand j'étais à Sorel, j'en ai vu arriver au quai.

Q. Vers quelle heure était-ce ça ?

R. Je ne sais pas.

Q. A peu près ?

R. Je ne me rappelle pas.

Q. C'était la nuit ?

R. C'était le soir.

Q. C'était la nuit ?

R. C'était la nuit naturellement.

Q. Était-ce après minuit ?

R. C'était avant minuit.

Q. Alors c'était un bateau qui descendait ?

R. Oui.

Q. Avez-vous vu des bateaux qui montaient à Sorel ?

R. J'ai monté à bord d'un bateau qui montait. J'étais à bord.

Q. Vers quelle heure est-ce qu'ils touchent à Sorel ?

R. Je ne sais pas à quelle heure ils touchent à Sorel ?

Q. Vous jurez ça ?

R. Je jure ça, oui.

Q. Alors vous ne savez pas quelle est la route qu'ils suivent lorsqu'ils arrivent à Sorel ?

R. Je sais quelle route ils ont suivie lorsque je les ai vus.

Q. Comment le savez-vous si vous ne les avez pas vus ?

R. Je les ai vus venir.

Q. (Par la Cour) On vous demande si vous les avez rencontrés le soir et vous dites que non ?

Q. Vous me demandez pour rentrer à Sorel. Je comprends que rentrer c'est rendu au quai.

Q. Au large vous les avez vus ?

R. Oui.

Q. Vers quelle heure ?

R. A différentes heures. Je les ai vus depuis deux heures, trois heures, quatre heures, cinq heures.

Q. Quand les avez-vous vus à cinq heures du matin ?

R. Quand je naviguais à bord de mon vaisseau.

Q. Combien y a-t-il d'années de ça ?

R. Il y six ans que je navigue comme pilote, c'est peut-être avant cela, dans tous les cas.....

Q. Quand les avez-vous vus rentrer à quatre heures du matin ?

1904

THE  
RICHELIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
Co.  
v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.

Reasons for  
Judgment.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

R. C'était peut-être l'année dernière, peut-être avant, je ne me rappelle pas.

Q. Dans quel temps de l'année était-ce ? Était-ce l'automne ?

R. Je ne me rappelle pas, je pense que c'est dans l'automne.

Q. Combien de fois les avez-vous vus comme ça ?

R. Je ne m'en rappelle pas.

Q. Vous n'êtes pas capable de dire ?

R. Non.

Q. Une fois ?

R. Peut-être une fois, peut-être deux ou trois fois, je ne me rappelle pas,

Q. Peut-être vingt fois ?

R. Je ne me rappelle pas.

Q. Vous n'êtes pas capable de dire ?

R. Non.

Q. Maintenant vous savez que c'est vers ces heures là toujours qu'ils entrent là ?

R. Je ne sais pas.

Q. Avant que vous ayiez été tourné dans le chenal avez-vous vu les lumières du *Canada* ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous les avez vues ?

R. Oui.

Q. Combien de temps avant d'être tournés ?

R. Je ne sais pas.

Q. A peu près ?

R. Je ne sais pas.

Q. Vous ne pourriez pas fixer de temps ?

R. Je ne pourrais pas fixer de temps parce que je n'ai pas tenu de temps, je ne sais pas le temps.

Q. C'est parce que vous n'avez pas regardé spécialement à votre montre que vous ne voulez pas le dire ?

R. Je regarde spécialement à ma montre lorsque c'est le temps.

Q. Est-ce pour ça que vous ne voulez pas jurer combien de temps c'est, avant que vous ayez été tourné, que vous avez vu les lumières du *Canada*? Est-ce parce que vous n'avez pas regardé à votre montre?

R. Je n'ai pas regardé à ma montre.

Q. Et c'est pour ça que vous ne voulez pas jurer?

R. Oui.

Q. Êtes-vous capable de dire à peu près?

R. Non.

Q. Combien de temps avez-vous mis à tourner?

R. Je ne sais pas.

Q. A peu près?

R. A peu près un quart d'heure, douze ou treize minutes peut-être.

Q. Avez-vous regardé à votre montre?

R. Je le sais, parce qu'il m'ont réveillé à deux heures.

Q. Vous nous dites bien combien c'a pris de temps à tourner?

R. Oui.

Q. Quoique vous n'avez pas regardé à votre montre?

R. Non.

Q. Et vous n'êtes pas capable de nous dire combien de temps avant que vous ayiez été tourné, vous avez vu cette lumière en bas qui était sur le *Canada*?

R. Je vous ai dit qu'à propos du temps, je ne peux pas dire.

Q. Vous ne voulez pas le dire?

R. Non.

Q. Vous avez été examiné comme témoin, n'est-ce pas, devant le Commissaire à l'enquête du Gouvernement?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous aviez un avocat qui vous représentait à cette enquête-là?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous avez été examiné par Monsieur Salmon?

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

R. Oui, monsieur.

Q. Vous avez été examiné aussi par Monsieur Meredith ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous avez été examiné par Monsieur Géoffrion ?

R. Oui, monsieur.

Q. Et vous avez été examiné par votre propre avocat, l'honorable Monsieur Gouin ?

R. Par mon propre avocat.....oui, je pense qu'il m'a posé quelques questions.

Q. N'est-il pas vrai que vous avez déclaré (page 94) devant Monsieur Salmon que vous aviez vu les lumières du *Canada* une vingtaine de minutes avant que vous vous soyez mis en course ?

R. Une vingtaine de minutes ? Oui ça se peut que j'aie dit cela, mais je ne dois pas avoir dit.....J'ai dit à peu près, ça doit être à peu près ça.

Q. (Lisant) " Peut-être une vingtaine de minutes, " le temps au juste, je ne sais pas. C'est à peu près " seulement que je donne ". C'est ça que je vous demande moi aussi, à peu près ?

R. ....

Q. Pourquoi ne me répondez-vous pas comme vous avez répondu à Monsieur Salmon, à peu près, c'est ça que je vous demande moi aussi de me dire à peu près combien de temps ?

R. Sur l'à peu près, je considère que lorsqu'on est sous serment, je ne peux pas le dire.

Q. Vous étiez sous serment cette fois-là aussi ?

R. Il a insisté pour me le faire dire. J'ai dit que c'était à peu près. Vous pouvez prendre ça si vous voulez.....je ne peux pas dire le temps.

Q. Vous l'avez dit cependant ?

R. Je l'ai dit à peu près. Prenez-le à peu près si vous voulez le prendre.

Q. Ca ne sert à rien de vous mettre de mauvaise humeur, vous allez vous mettre dans votre tort ?

R. Je ne peux pas dire, je ne peux pas jurer une chose .....

R. Tenez-vous tranquille, je vous interroge poliment, n'est-ce pas ?

R. Oui, et moi je vous réponds poliment.

Q. Pas toujours. Dites-vous à présent que ça peut être une vingtaine de minutes à peu près que vous aviez vu les lumières du *Canada* quand vous étiez à tourner ?

R. Ca peut être ça et ça peut être moins, je ne sais pas. Peut-être que c'est ça, peut-être que c'est moins, je ne sais pas le temps, je ne peux pas dire.

Q. Vous ne le savez pas du tout ?

R. Non, je ne peux pas le dire.

Q. Est-ce que vous ne pouvez pas dire à peu près aujourd'hui, comme vous l'avez dit à peu près à Monsieur Salmon ?

R. Non, je ne peux pas vous le dire, c'est comme je vous ai dit, si vous voulez prendre vingt minutes.....

Q. Ce n'est pas moi qui veut prendre, c'est vous qui devez parler ?

R. C'est tout ce que j'ai à dire, je ne peux pas dire autre chose que ça.

Q. Quoi ?

R. Je n'ai pas d'idée de ça sur le temps, ça peut être vingt minutes, ça peut être moins, je ne le sais pas, je n'ai pas d'idée de ça.

Q. Est-ce que quand vous avez répondu à Monsieur Salmon vous n'aviez pas d'idée ?

R. Je n'avais pas d'idée, je l'ai dit aussi, c'est seulement sur son insistance, il a insisté—y a-t-il vingt minutes, y a-t-il dix-huit minutes, y a-t-il seize minutes, est-ce qu'il n'y aurait pas vingt minutes—j'ai dit : Il y a peut-être vingt minutes, il y a peut-être moins.

1904

THE  
RICHELIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
CO.  
v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.

Reasons for  
Judgment.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

Q. Vous dites la même chose aujourd'hui ?

R. Puisque vous le voulez.

Q. Non, ce n'est pas moi, il faut que ce soit vous qui répondez ?

R. C'est tout ce que j'ai à répondre.

Q. Dites la même chose aujourd'hui que ça peut être vingt minutes ?

R. Je dis que ça peut être vingt minutes et ça peut être moins, je ne sais pas.

Q. Maintenant reprenons où vous en étiez ? Vous vous êtes mis en course dans le chenal du côté sud du centre du chenal ?

R. Du côté sud du centre du chenal.

Q. Quelles lumières avez-vous vues qui montaient à ce moment-là ?

R. Quand je me suis mis en course ?

Q. Oui.

R. J'ai vu une lumière blanche et une lumière rouge.

Q. Vous avez vu une lumière blanche et une lumière rouge ?

R. Oui.

Q. Combien de temps avez-vous vu cette lumière rouge et cette lumière blanche-là ?

R. A propos de temps, comme je le disais betôt, je ne le sais pas.

Q. L'avez-vous vue longtemps ou peu de temps ?

R. Je l'ai vue un peu, quelque temps, je ne peux pas dire, je n'ai pas d'idée.

Q. Vous n'êtes pas capable de dire le temps ?

R. Non.

Q. Dites-nous à peu près combien de temps ?

R. A peu près combien de temps.....je vous dis que sur le temps..... devant le capitaine Salmon comme devant tous les autres, je n'ai pas voulu donner le temps, je n'ai pas d'idée de ça.

Q. Pourquoi ne voulez-vous pas le donner ?

R. Parce que j'ai toujours dit que je n'ai pas tenu le temps dans ma main dans le temps. Lorsqu'on part notre vaisseau, on a assez de notre ouvrage à faire sans avoir notre montre pour regarder le temps, je regarde le temps lorsque c'est pour partir d'un point et ensuite quand c'est pour continuer ma course, on ne peut pas avoir le temps dans notre main à la minute, il faudrait être comme pour les trottés de chevaux.

Q. Qu'est-ce qui est arrivé après ça? Après que vous avez vu cette lumière blanche et la lumière rouge?

R. Après que j'ai vu la lumière blanche et la rouge?

Q. Oui.

R. Ce qui est arrivé après que j'ai vu la lumière..... il n'est rien arrivé

Q. Il n'est rien arrivé?

R. Non, on descendait et cette lumière rouge et cette lumière blanche montaient.

Q. Combien de temps l'avez-vous vue cette lumière-là?

R. Quelle lumière?

Q. La lumière blanche et la lumière rouge que vous avez vues?

R. La lumière blanche et la lumière rouge, comme je vous l'ai dit, je l'ai vue.....je ne sais pas encore combien de temps.

Q. N'est-il pas vrai que vous l'avez dit devant le capitaine Salmon (page 96) "Je l'ai vue trois ou quatre minutes peut-être"—encore à propos du temps—"je ne peux pas dire au juste mais c'est dans quelques minutes, je l'ai vu trois ou quatre minutes peut-être." Avez-vous dit ça?

R. Oui.

Q. Ça peut être trois ou quatre minutes alors que vous l'avez vue?

R. Ça peut être ça et ça peut être moins, je ne sais pas.

1904

THE  
RICHELIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
Co.  
v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.

Reasons for  
Judgment.

1904

THE  
RICHELIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
CO.  
v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.

Reasons for  
Judgment.

Q. Est-ce que vous l'avez perdue de vue cette lumière rouge là ensuite ?

R. Je l'ai perdue de vue, oui Monsieur.

Q. Quand vous l'avez perdue de vue, comment avez-vous mis votre barre, votre roue à bord de votre navire ?

R. Quand je l'ai perdue de vue, j'ai mis ma roue *hard-a-port*.

Q. *Hard-a-port*.

R. Oui.

Q. C'était pour passer au sud du bâtiment qui montait ?

R. Ce n'était pas.....moi j'ai pensé autrement que ça. J'ai pensé que c'était pour éviter la collision. On était en collision dans le temps en arrivant.....

Q. Vous dites que vous étiez en collision ?

R. En arrivant.

Q. Vous n'aviez pas encore sifflé, mon ami ?

R. Vous ne me l'avez pas demandé, mon ami.

Q. Vous n'aviez pas encore sifflé dans le temps ?

R. J'avais sifflé dans le temps. Vous ne me l'avez pas demandé.

Q. Je vous ai demandé ce que vous aviez fait ?

R. Vous m'avez demandé quand j'ai perdu la lumière rouge.

Q. Avant ça je vous ai demandé qu'est-ce que vous aviez fait à bord de votre vaisseau ?

R. J'ai dit que je n'avais rien fait—jusqu'à temps que vous viendriez me demander la question.

Q. Après avoir perdu la lumière rouge vous avez mis votre roue *hard-a-port* ?

R. *Hard-a-port*, oui, et j'ai renversé, j'ai donné l'ordre de renverser.

Q. Est-ce que vous n'aviez pas sifflé avant ça ?

R. J'avais sifflé, oui.

Q. Quand aviez-vous sifflé ?

R. J'ai sifflé pour commencer, je crois, un coup de criard lorsqu'il m'a montré ses trois lumières à la fois.

Q. Lorsque vous avez vu ses trois lumières, vous avez donné un coup de sifflet?

R. Oui, monsieur.

Q. Qu'avez-vous fait à votre roue ?

R. J'ai mis ma roue un peu à *port*.

Q. Et puis vous avez perdu ses trois lumières pour ne plus voir que la verte, n'est-ce pas ?

Q. Oui monsieur, pour voir la blanche et la verte.

Q. Et lorsque vous avez eu la verte et la blanche en vue, vous avez mis votre roue *hard-a-port* ?

R. J'ai mis ma roue *hard-a-port, full speed astern*.

Q. Avant ça, quand vous aviez mis votre roue à *port*, c'était pour passer au sud du vaisseau qui montait ?

R. Non.

Q. Pourquoi l'avez-vous mise comme ça ?

R. C'était pour lui donner un peu de chance, un peu plus de chance.

Q. Est-ce que vous n'aviez pas l'intention de rencontrer ce bateau là rouge à rouge ?

R. Oui, monsieur.

Q. Vous aviez l'intention de le rencontrer rouge à rouge ?

R. Oui, monsieur.

Q. Et c'est pour ça que vous avez mis votre barre à *port* ?

R. Ah non, ce n'est pas dans le but de le rencontrer rouge à rouge, puisque quand il a oté sa rouge, il a traversé devant moi. Dans ce temps là, j'ai mis ma roue *hard-a-port, full-speed astern*, c'était pour éviter la collision. Je voyais qu'on venait en collision dans le temps.

Q. Vous n'avez cru que vous pouviez venir en collision qu'au moment où vous avez sifflé pour la seconde fois ?

1904

THE  
RICHELIEU  
& ONTARIO  
NAVIGATION  
Co.  
v.  
THE  
STEAMSHIP  
CAPE  
BRETON.

Reasons for  
Judgment.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

R. Non, j'ai cru qu'on viendrait en collision du moment qu'il m'a crié deux coups de criard et qu'il m'a retiré sa lumière rouge.

Q. N'est-il pas vrai que vous n'avez arrêté votre engin et mis votre roue *hard-a-port* que quand vous avez donné votre second coup de sifflet ?

R. Non, monsieur.....bien c'est en même temps, ça se trouvait en même temps, j'ai donné le second coup de sifflet, tout s'est fait ensemble, *hard-a-port*, donné le coup de sifflet et *full speed astern* ?

Q. C'en est pas au premier coup de sifflet que vous avez arrêté votre engin, si j'ai bien remarqué vous avez dit que c'est au second coup de sifflet ?

R. ....

Q. Ce n'est qu'au premier coup que vous avez arrêté votre engin ?

R. Non, je n'ai pas dit ça.

Q. Au premier coup vous avez mis votre barre..... ?

R. Un peu à *port*.

Q. Votre intention en mettant votre roue à *port* était de passer au sud de lui ?

R. C'était pour lui donner un peu de chance.

Q. Et passer rouge à rouge ?

R. Oui.

Q. C'est ça que vous désiriez faire passer rouge à rouge ?

R. Ce que je désirais faire, oui, c'était de passer rouge à rouge.

Q. Vous désiriez passer rouge à rouge, c'est-à-dire au sud du bâtiment qui montait ?

R. Ce n'était pas ça, je désirais tenir ma course. Lorsque j'ai vu qu'il me montrait ses trois lumières, j'ai pensé qu'il avait peut-être une *sheer* sur nous, je ne savais pas, c'était pour lui donner un peu plus de chance. J'ai mis ma roue à *port* et j'ai crié un coup de sifflet pour attirer son attention.

Q. En mettant votre roue à *port* votre bâtiment inclinait vers le sud ?

R. En mettant ma roue a *port* mon bâtiment inclinait vers le sud.

Q. A-t-il obéi à sa barre tout le temps—sur votre roue à *port* ?

R. Oui, il a obéi.

Q. En mettant *hard-a-port*, il a toujours tourné vers le sud ?

R. Il a commencé—comme de raison, ça pren d'un peu de temps—on met notre roue à *port*, on dit que le vaisseau répond, mais ça ne répond pas comme si c'était avec le doigt. Il a commencé à répondre à sa roue tranquillement.

Q. Du moment que vous avez mis la barre à *port* il a commencé à répondre à la roue tranquillement ?

R. Oui, tranquillement.

Q. Et puis il a continué sur cette course là en se dirigeant vers le sud, sur cette barre à *port* il a toujours incliné vers le sud ?

R. Oui, il a continué comme de raison à incliner vers le sud, comme de raison.

Q. Vous incliniez vers le sud dans ce temps-là, vous, c'était pour passer rouge à rouge, au sud du bâtiment qui montait ?

R. Ce n'était pas pour passer.....C'était pour passer rouge à rouge, mais c'était pour l'éviter.

Q. Mais vous désiriez passer rouge à rouge, n'est-ce pas ?

R. Je désirais ne pas venir en collision.

Q. Mais comment désiriez-vous rencontrer, vous désiriez vous rencontrer rouge à rouge ?

R. Je ne comprends pas ce que vous voulez dire, toujours avec ce désirage de rouge à rouge. Je descendais sur ma course et lui montait sur sa course. Il m'a ôté sa lumière rouge tout à coup et il a traversé devant

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Reasons for  
 Judgment.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

moi. Naturellement pour l'éviter, j'ai mis ma roue à port et j'ai donné un coup de criard pour attirer son attention afin qu'il ne traverse pas devant nous autres.

Q., Votre coup de criard avait pour effet de lui dire que vous alliez au sud.

R. Un coup de criard avait pour effet d'attirer son attention et en même temps lui dire que je dirigeais ma course sur *starboard*.

Q. Vers le sud ?

R. Je dirigeais ma course sur *starboard*.

Q. Ceci avait l'effet de vous faire rencontrer, si possible, rouge à rouge ?

R. Ceci avait l'effet de nous faire rencontrer rouge à rouge si possible.

Q. C'est ce que vous désiriez faire, n'est-ce pas ?

R. Je désirais faire quoi ?

Q. Vous rencontrer rouge à rouge ?

R. Ce que je désirais faire ?

Q. Oui.

R. Je désirais m'en revenir à Québec.

Q. Ce n'est pas la question, ne faites donc pas... ?

R. Comment "ne faites donc pas", je ne comprends pas ?

Q. Ne faites pas de faux fuyants ?

R. Je n'en fais aucun, je désirais suivre ma course.

Q. Aviez-vous l'intention de passer verte à verte ou rouge à rouge ?

R. J'avais l'intention de suivre ma course, de se rencontrer rouge à rouge comme on s'était appointé tout le temps.

Q. C'était là votre intention ?

R. Oui.

Je crois qu'il y en a assez de cette citation pour faire comprendre quelle espèce de témoin est ce Hamelin, combien il est récalcitrant et réticent lorsqu'il croit qu'une réponse peut le compromettre et lorsqu'il voit

que la course qu'il a suivie a produit la collision. Naturellement il essaie de le nier et il se retranche derrière cette prétention générale: Je voulais suivre ma course.

Dira-t-on que j'attache trop d'importance au témoignage de Hamelin? Mais non, car c'est lui qui avait la direction et la responsabilité du *Cape Breton* à lui seul. Le capitaine n'était pas là; il lui avait abandonné son vaisseau, il nous l'a dit, il avait abandonné entièrement la direction du vaisseau à Hamelin.

Le capitaine était dans sa chambre lorsque la collision s'est produite. Hamelin était seul responsable du vaisseau et, par conséquent, on comprend combien son témoignage est important dans cette cause et combien il est nécessaire de l'apprécier et de tâcher de découvrir où est la vérité et où sont le mensonge et l'erreur.

Il me reste maintenant à examiner un précédent cité par la défense. C'est la cause: *The Turret Steamship Company vs. Jenks & al.* jugée par le Conseil Privé en mars 1901, comme ayant une grande ressemblance avec celle-ci.

L'exposé des faits dans le jugement du Conseil Privé est tel qu'on ne saurait mettre en doute les doctrines qu'on y voit sanctionnées.

Le *Turret Age* remontait le fleuve St-Laurent et le *Lloyd S. Porter* le descendait. C'était la nuit. Le *Turret Age* suivait le côté nord du chenal, ce qui était conforme à la règle applicable aux *narrow channels*. Il avait une vigie régulière et un pilote qui dirigeait la course.

Le *Lloyd S. Porter* suivait aussi le côté nord du chenal, ce qui était contre la règle. Il n'avait pas de vigie, ou plutôt il avait un homme de roue qui cumulait les fonctions de pilote et de vigie, qui n'était sur le pont que quinze minutes avant la collision et qui n'a-

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Reasons for  
 Judgment.  
 ———

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 Reasons for  
 Judgment.

avait reçu aucune autre direction que d'éviter une certaine bouée.

C'est dans ces conditions que les deux vaisseaux se rencontrèrent. Naturellement le *Turret Age*, qui était où il devait être, avait droit de croire que le *Lloyd S. Porter* se rangerait au sud, suivant la règle, c'est-à-dire mettrait sa barre à *port*. Il n'y avait pour ce dernier aucune raison, aucun prétexte pour faire autrement.

Cependant, soudainement, sans avertissement ni signal, le *Lloyd S. Porter* mit sa barre à *starboard*, se jetant ainsi en travers du *Turret Age*. Il était trop tard pour ce dernier de faire aucune manœuvre qui put empêcher la collision et la collision eut lieu. Il est évident que le *Lloyd S. Porter* devait être condamné.

Voyons maintenant combien les faits de la présente cause sont différents.

Le *Canada* remonte le St.-Laurent et le *Cape Breton* le descend.

En partant de l'île de Grâce, le *Canada* suit le côté nord chenal, et le *Cape Breton* en partant de Sorel suit le côté sud. Tous les deux se conforment à la règle. Arrivé à la seconde bouée noire (141 L.), le *Canada* change sa course et traverse le chenal dans la direction sud. Il s'écarte ainsi de la règle 25. Mais pourquoi? Est-ce sans aucune raison, ni motif, comme a fait le *Lloyd S. Porter*?

Non, c'est qu'à cet endroit là, il croit avoir le droit et même le devoir de suivre la règle 33. Les lumières des quais de Sorel sont à deux milles devant lui. C'est sa destination. C'est là qu'il doit arrêter toutes les nuits, soit en montant, soit en descendant, le fleuve et la course qu'il vient de prendre est celle qu'il a coutume de suivre et que les autres bateaux de la même compagnie suivent toujours. C'est la voie la plus directe, la plus courte et la moins dangereuse, parce qu'elle est

en dehors du chenal où passent tous les steamers océaniques.

On dit : Cette pratique ou cette coutume ne peut prévaloir contre une règle—la règle 25—mais elle est conforme à une autre règle, la règle 33. Si donc le *Canada* s'écarte de la règle 25, c'est parce qu'à cet endroit une autre règle, la règle 33, s'impose à la course qu'il doit suivre.

On voit quelle différence radicale il y a entre le cas du *Lloyd S. Porter* et celui du *Canada* en ce qui concerne la règle suivie par ce dernier et les raisons qu'il invoque pour se justifier.

Mais en ce qui concerne la vigie, je suis d'avis que la décision du Conseil Privé s'applique parfaitement à la présente cause et rencontre d'ailleurs entièrement mon opinion, que la pratique adoptée par la Compagnie du Richelieu de confier les fonctions de vigie au pilote est condamnable.

La demande a aussi invoqué un précédent qu'elle a dit avoir beaucoup de ressemblance avec cette cause, ci. C'est mon propre jugement contre le *Westphalia* rapporté au 8ème volume des Exchequer Reports, page 263.

Il y a certainement des ressemblances entre les deux causes, mais il y a aussi des différences notables.

J'ai déjà montré la différence entre les deux causes au sujet de la vigie. Mais la ressemblance frappante est l'obstination, l'entêtement du pilote du *Westphalia* et du pilote du *Cape Breton* à vouloir rencontrer à *starboard* et à ne pas reconnaître d'autres règles que les règles 18 et 25. Cette ressemblance est très remarquable dans les deux cas. Le pilote du *Westphalia* et le pilote du *Cape Breton* voulaient absolument n'obéir qu'à ces deux règles et ils n'ont voulu tenir compte de rien en dehors de ça.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 Co.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.

Reasons for  
 Judgment.

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
 Reasons for  
 Judgment.  
 ———

Dans les deux cas aussi, le dernier ordre donné par les pilotes *full speed astern* a été fatal.

Par suite de ce mouvement, l'action du gouvernail dans le cas du *Westphalia*, et l'action du *right-handed propeller* du *Cape Breton*, ont été la cause finale de la collision. A bord du *Westphalia* cette manœuvre a produit un effet différent à cause du gouvernail et c'est l'explication du jugement que j'ai rendu dans la cause du *Westphalia*. Ici c'est l'action du *right handed pro-ler* qui a produit un revirement à droite du *Cape Breton* et qui l'a jeté sur le flanc du *Canada*.

Depuis que cette cause m'a été soumise, un jugement a été rendu dans une enquête instituée à Montréal par le Gouvernement. Il est peut-être utile de faire quelques observations à ce sujet, quoique je n'y sois pas obligé. Je le ferai pour l'information des parties et en même temps pour l'information des marins. Je ne dirai que quelques mots là-dessus. Voici les observations très succinctes que j'ai à faire :

1o. Je dis d'abord que l'enquête faite devant moi est bien différente de celle faite devant le capitaine Salmon et ses collègues et la cause présente un tout autre aspect.

Les avocats sont plus capables que tous les autres de se rendre compte qu'en effet les deux causes ont présenté des aspects bien différents devant moi et devant le capitaine Salmon et ses collègues.

2o. En second lieu, le capitaine Salmon paraît n'avoir tenu compte que de la règle 25 et n'avoir vu conséquemment qu'une face de la cause.

Je crois avoir montré l'autre face et avoir trouvé bien d'autres règles applicables à cette cause.

3o. Enfin le capitaine Salmon et ses collègues paraissent n'avoir aucune confiance en le pilote Bouillet, parce qu'il n'est pas licencié et c'est un de leurs griefs contre le *Canada*. Ce pilote m'a paru à moi honnête et

intelligent; naturellement il y a des erreurs dans son témoignage et il y a des contradictions; mais on sait que les témoins qui ne se contredisent jamais sont très rares. Enfin ce témoin m'a paru connaître aussi bien son métier que la plupart des autres pilotes. Il n'est pas licencié, c'est vrai; mais la loi ne prescrit pas aux vaisseaux de n'employer que des pilotes licenciés; et tant que ceux-ci n'auront pas mieux prouvé leur habileté et leurs connaissances nautiques qu'ils ne l'ont fait jusqu'à présent, il n'est pas probable que la loi soit changée.

La conclusion qui s'impose après ce long argument, c'est qu'il y a eu des fautes commises par les deux steamers et que, tous deux étant responsables de la collision, les dommages qui en résultent doivent être divisés et payés par égales parts entre eux, suivant la jurisprudence générale et la loi.

C'est le jugement que je prononce et j'adjuge en même temps que chaque partie payera ses frais.

Judgment accordingly.

Solicitors for plaintiffs: *Archer, Perron and Taschereau.*

Solicitors for defendants: *Campbell, Meredith, Macpherson and Hague.*

1904  
 THE  
 RICHELIEU  
 & ONTARIO  
 NAVIGATION  
 CO.  
 v.  
 THE  
 STEAMSHIP  
 CAPE  
 BRETON.  
 ———  
**Reasons for  
 Judgment.**  
 ———