

1907
 June 24.
 —

(ON APPEAL FROM QUEBEC ADMIRALTY DISTRICT.)

BETWEEN

THE JOINT STOCK STEAMSHIP
 COMPANY, LIMITED, OWNERS OF THE
 STEAMSHIP *TORDENSKJOLD*,
 (PLAINTIFFS)..... } APPELLANTS ;

AND

THE STEAMSHIP *EUPHEMIA*, } RESPONDENT.
 (DEFENDANT).....

AND

THE STEAMSHIP *TORDENSK-
 JOLD*, (DEFENDANT)..... } APPELLANT ;

AND

THE HORN JOINT STOCK COM-
 PANY OF SHIPOWNERS, OWNERS
 OF THE STEAMSHIP *EUPHEMIA*, } RESPONDENTS.
 (PLAINTIFFS).....

*Shipping—Collision—Approaching vessels—Change of course—Negligence
 —Nautical Assessor in Appeal Court—Opinion not accepted by Court.*

Where two steamships were approaching each other at night, green light to green light, so that if each ship had kept its course they would have passed each other safely, and one at a distance of between one-fourth and one-half mile away from the other changed her course, showing first her three lights, and then her red and mast head lights only, and then when the other ship had put her helm hard to port, changed her course again, exhibiting her three lights, she was held solely responsible for a resulting collision.

2. In this case the court on appeal availed itself of the services of a nautical assessor, but the court declined to adopt his opinion as to the vessel at fault.

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

The facts appear in the following reasons of the learned trial judge, and in the reasons for judgment on appeal.

April 2nd, 1906.

ROUTHIER, L. J.—Ce sont deux actions qui ont eu la même cause une collision entre deux steamers, *Tordenskjold*, steamer norvégien et l'*Euphemia*, steamer allemand. Tous les deux ont été endommagés gravement, le *Tordenskjold* plus gravement que l'*Euphemia*, et tous les deux s'accusent réciproquement de plusieurs fautes qui auraient causé la collision.

La date de l'accident n'est pas douteuse : c'est le 23 octobre 1905. L'heure est plus incertaine. L'*Euphemia* prétend que c'est à minuit et trois quarts le *Tordenskjold* dit : minuit et demi.

Cette différence d'heure n'a aucune importance dans la cause.

L'endroit où a eu lieu la collision est également douteux. Ce qui est certain, c'est qu'elle a eu lieu entre les lumières de St Antoine et celles de Ste Croix. L'endroit précis n'a pas été constaté de façon absolument satisfaisante. Le *Tordenskjold* dit à environ 1200 pieds en bas des bouées 29 et 30. Cela ne me paraît pas correct. L'*Euphemia* dit : un mille et demi plus bas. C'est plus vraisemblable. Mais enfin, le lieu n'a pu être exactement constaté. L'*Euphemia* a tenté d'en faire la preuve en produisant des morceaux de charbon trouvés dans le fleuve. On comprend que cet indice est loin d'être sûr, vu que du charbon peut avoir été jeté là par n'importe quel steamer.

Cependant une autre chose plus importante, relativement à l'endroit, est ceci :

Le *Tordenskjold* dit : la collision a eu lieu du côté nord de la ligne centrale du chenal et l'*Euphemia* dit du côté sud.

Je crois qu'il ressort de la preuve que c'est plutôt au sud. Les officiers de l'*Euphemia* le disent d'abord, et

1906
THE
JOINT STOCK
STEAMSHIP
Co.
v.
THE
STEAMSHIP
EUPHEMIA.
Reasons for
Judgment of
Trial Judge.

1906
 THE
 JOINT STOCK
 STEAMSHIP
 Co.
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 EUPHEMIA.
 ———
 Reasons for
 Judgment of
 Trial Judge.
 ———

ceux du *Tordenskjold* affirment de leur côté, qu'avant la collision et avant leur dernier mouvement, qui les portait plus au sud, comme nous allons le montrer plus long, ils étaient en ligne avec les lumières de St Antoine en arrière d'eux. Or, ces lumières indiquent justement la ligne centrale du chenal, à l'endroit où était alors le *Tordenskjold*. Mais ce steamer ayant ensuite effectué un mouvement qui le fit tourner à gauche il a dû nécessairement se trouver un peu plus au sud que la ligne centrale. Pas autant, cependant que le prétend l'*Euphemia*. Evidemment, la collision ne peut pas avoir eu lieu à l'endroit indiqué sur la carte par certains témoins de l'*Euphemia*. Mais du fait qu'elle aurait eu lieu au sud de la ligne centrale du chenal, l'*Euphemia* conclut que le *Tordenskjold* était en dehors de sa voie normale, puisqu'il montait à Montréal, et qu'il aurait ainsi enfreint l'article 25 des Règlements concernant la navigation, article qui lui enjoignait de passer du côté droit, c'est-à-dire dans la moitié nord du chenal.

A cela le *Tordenskjold* répond que cet article 25 n'est pas d'application rigoureuse, et, sur ce point, il a raison.

Il soutient, de plus, qu'il n'a toujours vu que la lumière verte de l'*Euphemia* et que, montrant lui-même sa lumière verte, ils pouvaient très bien se rencontrer verte à verte.

Cette doctrine est correcte, s'il est vrai, toutefois, que les officiers du *Tordenskjold* n'ont toujours vu que la lumière verte de l'*Euphemia* ; mais cela ne paraît invraisemblable quand les deux vaisseaux étaient encore à trois ou quatre milles de distance. Il n'est pas vraisemblable que les officiers du *Tordenskjold* n'aient pas alors aperçu la lumière rouge de l'*Euphemia* ; car, vers ce temps-là, le *Tordenskjold* suivait une courbe pour dépasser les lumières de St-Antoine et pour les mettre en ligne derrière lui, comme il dit l'avoir fait tandis que l'*Euphemia* dirigeait sa course vers les mêmes lumières et en ligne avec elles

Or, jusqu'à ce que le *Tordenskjold*, qui se dirigeait ainsi vers le sud, soit arrivé à placer les lumières de St-Antoine en ligne derrière lui, il se trouvait un peu au nord de l'*Euphemia* il lui présentait son *starboard bow* et sa lumière verte, et, nécessairement, il devait voir le *port bow* et la lumière rouge de l'*Euphemia*.

Etant données la courbe du chenal à cet endroit et la course des deux vaisseaux, il ne me semble pas possible que le *Tordenskjold* n'ait pas vu alors la lumière rouge de l'*Euphemia*. Et s'il l'a vue, il a dû penser que la rencontre pourrait très bien se faire rouge à rouge.

Mais je reconnais qu'alors les deux vaisseaux étaient encore assez éloignés l'un de l'autre pour n'être pas tenus de décider immédiatement comment se ferait la rencontre. Il me semble aussi que le *Tordenskjold* suivant la course qui devait le mettre en ligne avec les lumières de St-Antoine en arrière de lui, a dû penser qu'alors les deux vaisseaux se trouveraient *nearly end on*, presque en ligne et que, dans ce cas, il devrait se conformer à l'article 18 des Règlements concernant la navigation, diriger sa course à *starboard*, c'est-à-dire au nord, puisqu'il montait à Montréal pendant que l'*Euphemia*, qui descendait le fleuve, ferait le même mouvement à *starboard*, c'est-à-dire au sud.

Mais ce n'est pas en nous appuyant sur ces articles 18 et 25 que mon assesseur et moi croyons devoir décider cette cause.

Les contradictions de la preuve sont nombreuses ; car non seulement les témoins de l'un des steamers contredisent ceux de l'autre sur un grand nombre de points, mais plusieurs des témoignages entendus de part et d'autre sont inconsistants, et se contredisent eux-mêmes. Les contradictions sont flagrantes, surtout quand il s'agit de distance et de durée ; c'est d'ailleurs presque toujours le cas dans les causes de cette nature, et cela s'explique : il arrive très fréquemment que telle distance paraît être

1906

THE
JOINT STOCK
STEAMSHIP
CO.
v.
THE
STEAMSHIP
EUPHEMIA.

Reasons for
Judgment of
Trial Judge.

1906
 THE
 JOINT STOCK
 STEAMSHIP
 Co.
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 EUPHEMIA.
 ———
 Reasons for
 Judgment of
 Trial Judge.
 ———

un mille à un témoin, et de trois milles à l'autre, que telle course a duré quelques minutes pour l'un et quelques secondes seulement pour l'autre — mais en dépit des invraisemblances et des contradictions, il y a certains faits qui nous paraissent indubitables et qui nous permettent de décider quelles ont été les fautes commises, qui ont causé la collision.

Ainsi, quand les deux vaisseaux étaient assez rapprochés pour bien voir les lumières, et bien juger de leur course respective, il n'est pas douteux qu'ils s'avançaient l'un vers l'autre, en se montrant mutuellement leurs lumières vertes ; et si chacun d'eux avait tenu sa course, ils se seraient rencontrés, sans danger, verte à verte. Remarquez bien, je dis là qu'ils s'avançaient verte à verte, quand ils se sont rapprochés ; car auparavant, quand ils étaient à trois ou quatre milles de distance, le *Tordenskjold* devait nécessairement voir la lumière rouge de l'*Euphemia*, mais quand ils se sont rapprochés, ils étaient à peu près sur la même ligne et se montraient réciproquement leur lumière verte.

Alors à un moment donné, le pilote du *Tordenskjold* a commandé *port the helm* et il a montré sa lumière rouge à l'*Euphemia*.

Les autres officiers du *Tordenskjold* ont essayé de soutenir que cet ordre, *port the helm*, n'avait pas duré assez longtemps pour montrer leur lumière rouge à l'*Euphemia* ; mais les meilleurs juges sur cette importante question sont d'abord Brunet, le pilote, qui répète dix fois plutôt qu'une *qu'il voulait montrer sa rouge et qu'il l'a montrée*, et ensuite, les officiers de l'*Euphemia*, qui l'ont vue.

Il n'y a pas de doute que le *Tordenskjold* a gardé ce mouvement de *port the helm* assez longtemps pour montrer sa lumière rouge.

Mais pourquoi cet ordre, *port the helm*, a-t-il été donné ?

Brunet l'a dit dans sa déposition devant le capitaine Spain. Il voulait voir la lumière rouge de l'*Euphemia*,

qui persistait, dit-il à montrer sa verte. Brunet voulait voir la rouge de l'*Euphemia*, et rencontrer rouge à rouge.

Voici ce qu'il dit, à la page 5 de sa déposition.

“ R. J'ai montré ma lumière rouge pour lui faire montrer la sienne et ensuite, je suis revenu en droite ligne, la même course que j'étais.

Q. Vous avez compris la question ? Je vous la pose encore. C'est ceci : Voyant toujours la lumière verte de l'*Euphemia*, vous avez continué dans votre course jusqu'à ce que vous ayez cru nécessaire de montrer votre lumière rouge pour lui faire montrer la sienne ?—R. Oui, pour lui faire montrer sa lumière rouge.

Q. C'est pour cette raison-là ?—R. Oui, monsieur.

Q. Pourquoi avez-vous fait cela ?—R. C'était pour qu'il vint à prendre une bonne course ; il aurait dû montrer sa lumière rouge s'il avait en bonne course.

Q. Vous vouliez passer rouge à rouge ?—R. Je voulais passer rouge à rouge, c'est pour cela.”

Et à la page 7 :

“ Q. Quel effet est-ce que ça eu sur votre vaisseau, l'ordre de mettre votre roue à port ?—R. Ça eu l'effet de montrer ma lumière rouge à l'autre.

Q. Ça dû avoir le même effet sur la lumière de l'autre vaisseau ?—R. Ça n'a rien fait ; il a toujours resté avec sa lumière verte.

Q. Après que vous avez mis votre roue à port, sur quel côté de votre vaisseau se trouvait la lumière verte de l'*Euphemia* ?—R. Elle se trouvait du côté de la lumière rouge.

Q. Sur la lumière rouge ?—R. Oui, monsieur.”

Brunet voulait donc, alors, rencontrer *rouge à rouge*, c'est-à-dire qu'il voulait, dans ce moment-là, appliquer la règle 25.

Nous croyons que ça été là une faute très grave. Il était déjà tard pour changer sa course.

Cette faute est celle que prévoit Todd à la page 280 de son ouvrage *Practical Seamanship*. John Todd est un

1906
THE
JOINT STOCK
STEAMSHIP
Co.
v.
THE
STEAMSHIP
EUPHEMIA.
Reasons for
Judgment of
Trial Judge.

1906
 THE
 JOINT STOCK
 STEAMSHIP
 Co.
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 EUPHEMIA.

Reasons for
 Judgment of
 Trial Judge.

marin qui a navigué pendant vingt ans sur la Tamise, la Seine, l'Elbe et la Gironde, rivières où la navigation est pleine de dangers et infiniment plus difficile que sur le St-Laurent. C'est donc un homme de grande expérience, et son opinion fait autorité.

Voici ce qu'il dit (p. 280) :

"When two steamers are passing on opposite courses, so that if each held on her course they would pass clear of each other green to green, for one of them to *port his helm* and cross the opposite vessel's bow thus showing his red to the other's green, is a most *lubberly* trick, unworthy of any one calling himself a seaman to do....

"As regards starboarding the helm for a red light, nothing need be said as it would be nothing short of madness to do so." Cette ligne est de moi et non de Todd, ce n'est pas une citation : Porting the helm to a green light is the same fault.

Il serait difficile de condamner en termes plus sévères la fausse manœuvre du pilote Brunet du *Tordenskjold*.

Cependant, si Brunet, après avoir montré sa lumière rouge, avait persisté dans cette manœuvre, qui était, comme il l'admet, un signal à l'*Euphemia* de montrer, lui aussi, sa rouge au *Tordenskjold*, les deux steamers auraient pu se rencontrer encore rouge à rouge ; car le pilote de l'*Euphemia* avait compris le signal, qui était une espèce d'ordre auquel il devait obéir, et il avait commandé immédiatement *hard a port*. Mais Brunet ajouta une seconde faute à la première, et sans attendre que l'*Euphemia* lui eût montré sa lumière rouge, et cela ne peut pas se faire dans quelques secondes, il fallait donner le temps nécessaire pour que le navire tournât de façon à montrer sa rouge, sans attendre que l'*Euphemia* eut montré sa lumière rouge. Brunet donna lui-même un second ordre, contradictoire du premier : *starboard the helm*, pour montrer de nouveau sa propre lumière verte.

Pendant ce temps-là l'*Euphemia* tournait, le *Tordenskjold* n'avait pas encore vu sa lumière rouge, mais l'*Euphemia* tournait vers le sud pour la lui montrer sur l'ordre de *hard a port*. Et il montra au *Tordenskjold*, au moment où celui-ci lui montrait de nouveau sa verte.

L'*Euphemia* donna alors un coup de sifflet et ordonna : *full speed astern*. C'était le seul mouvement qui lui restait à faire. Quant au *Tordenskjold*, il ne fit que présenter, pour ainsi dire, son flanc droit pour recevoir le choc. Et comme il n'a été frappé que sur l'avant, il est probable que l'*Euphemia* aurait encore pu passer sans le toucher, si le *Tordenskjold* s'était seulement mis *full speed astern*, dès qu'il entendit le coup de sifflet de l'*Euphemia*, et vit sa lumière rouge.

Mon assesseur s'accorde entièrement avec moi dans l'appréciation que je viens de faire de la preuve et des faits, et son opinion est consignée par écrit dans les réponses qu'il a faites aux cinq questions que je lui ai posées, en sa *capacité nautique*.

Voici les questions et les réponses qui y ont été données.

1. When the two steamers were approaching each other, showing green to green, was it right for the *Tordenskjold*, instead of keeping her course, to port her helm in order to show her red light to the *Euphemia*?—A. It was the most grievous fault committed in this case, and the first cause of the collision.

2. After thus showing her red light to the *Euphemia*, do you believe that the *Tordenskjold* should have continued that new course so as to pass red to red?—A. Most certainly.

3. As soon as the *Euphemia* saw the red light of the *Tordenskjold* bearing a little on her port bow, was she bound to hard port her helm in order to pass red to red?—A. The *Euphemia* had every reason to believe that the *Tordenskjold*, by showing her red light, signaled

1906
THE
JOINT STOCK
STEAMSHIP
Co.
v.
THE
STEAMSHIP
EUPHEMIA.

Reasons for
Judgment of
Trial Judge.

1906
 THE
 JOINT STOCK
 STEAMSHIP
 Co.
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 EUPHEMIA.
 —
 Reasons for
 Judgment of
 Trial Judge.

her intention to pass red to red, and then she was bound to hard port her helm.

4. After porting her helm and showing her red light to the *Euphemia*, do you find fault with the *Tordenskjold* in starboarding again her helm?—A. Certainly, it was a fault to starboard again, after showing her red light.

5. When the *Tordenskjold* saw the red light of the *Euphemia* and heard her short blast, do you think it was still time for the *Tordenskjold* to order full speed astern?—A. I think so. The *Tordenskjold* having been struck in the bow, not very much abaft of the stem, it appears to me probable that the *Euphemia* could have slipt clear, if the *Tordenskjold* had been full speed astern a few seconds before the collision.

Dans notre opinion donc, les fautes les plus graves du *Tordenskjold*, ou plutôt de son pilote,—car c'est le pilote qui est responsable de tout dans cette affaire, ont été de changer de course après avoir dépassé l'endroit qu'ils nomment "chez King", de montrer sa lumière rouge à la lumière verte de l'*Euphemia*, puis de la cacher et de montrer ensuite, de nouveau, sa lumière verte.

Le conseil du *Tordenskjold*, M. Meredith, a essayé de justifier ce mouvement, d'une manière très ingénieuse, mais qui n'est pas soutenue par la preuve. Il a prétendu que si le *Tordenskjold* avait dévié un peu, c'était uniquement pour se mettre en ligne avec les lumières de St-Antoine derrière lui. Jusque là il n'avait pas à changer de course, mais quand les lumières de St-Antoine se sont trouvées en arrière et en droite ligne, il fallait redresser un peu pour prendre la course de l'ouest ; alors, dit-il, il est naturel que le vaisseau ait tourné un peu plus qu'il ne fallait et ait montré sa lumière rouge à l'*Euphemia*.

C'est une explication ingénieuse, et ce serait peut-être possible, sans le témoignage de Brunet, qui dit que ce n'est pas cela du tout. Et il sait, mieux que personne, ce qu'il avait l'intention de faire et ce qu'il a fait.

Brunet nous dit :—Je voulais montrer ma lumière rouge à l'*Euphemia*, parce que je voulais rencontrer rouge à rouge.

En face de cette déclaration, l'explication de M. Meredith devient inacceptable.

J'ai référé à tous les précédents qui m'ont été cités. Quelques-uns sont plutôt favorables à l'*Euphemia* ; d'autres n'ont pas d'application ici, parce qu'ils sont basés sur des faits différents.

Enfin, je dois dire que les deux pilotes qui ont été entendus dans cette cause-ci manquent de connaissances, et ils en manquent dans une large mesure. Ils ne connaissent pas le compas, ni les règles de la navigation, ni beaucoup la carte du fleuve. Cependant il est juste d'ajouter que Dufresne, le pilote de l'*Euphemia*, paraît avoir observé les règles et gouverné son vaisseau comme il devait le faire dans la circonstance.

La conclusion est double, naturellement, puisqu'il y a deux actions.

L'action du *Tordenskjold* contre l'*Euphemia* doit être renvoyée et les demandeurs condamnés aux dépens.

L'action de l'*Euphemia* contre le *Tordenskjold* doit être maintenue, et les défendeurs condamnés à payer aux demandeurs la somme qui sera fixée en la manière ordonnée par le jugement.

April 5th and 19th, 1907.

The appeals were argued at Montreal and Quebec.

C. A. Pentland, K.C., and F. E. Meredith, K.C., for the appellants, contended that in view of the different stories told by the crews of the two ships, there is a strong presumption against the respondents. The protest, preliminary acts, pleadings and evidence of the respondents are wholly irreconcilable. The *Alhambra* (1); the *Princess Royal* (2); the *Ailsa* (3); the *Mary Stewart* (4).

(1) 25 Fed. Rep. 846.

(3) 2 Stuart 38.

(2) Cook 250.

(4) 2 Wm. Rob. 244.

1906
THE
JOINT STOCK
STEAMSHIP
Co.
v.
THE
STEAMSHIP
EUPHEMIA.

Reasons for
Judgment of
Trial Judge.

1907
 THE
 JOINT STOCK
 STEAMSHIP
 CO.
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 EUPHEMIA.
 ———
 Argument
 of Counsel.
 ———

The respondents knew, or must be presumed to have known the course the *Tordenskjold* had to follow. Article 29 of the Steering and Sailing Rules in the Regulations for Preventing Collisions (1); the *Pekin* (2); the *Velocity* (3); *Kay on Shipmasters and Seamen* (4); *City of Macon* (5); the *Soulanges* and the *Neptune* (6).

The *Tordenskjold* was running with the flood-tide and the *Euphemia* was running against it, so that the *Euphemia* was obliged to keep out of the way of the ship running with the tide and to exercise any other necessary precautions. Arts. 27 and 29 of the Steering and Sailing Rules; the *Talabot* (7); the *Galatea* (8).

While the *Euphemia* was proceeding down the river, and the *Tordenskjold* was on the stretch of her course before the last bend (opposite "Chez King"); that is, was coming up from opposite the St. Antoine Range Lights to opposite "Chez King," and so showed her green light to the *Euphemia*, under such circumstances the *Euphemia* had to keep her course, and should not have changed it as she did some time before she whistled, whether endeavoring to pass "red to red," or for any other reason. Art. 21 of the Steering and Sailing Rules; the *N. Churchill* and the *Normanton* (9); the *Leverington* (10); the *Tasmania* (11); *Spencer on Marine Collisions* (12).

The *Tordenskjold's* navigation was correct in view of her charted course, and the *Euphemia's* position to the north of mid-channel. The *Talabot*. (13).

The *Tordenskjold* was not obliged to give any signal, as she followed her charted course up the river. Art. 28 of the Steering and Sailing Rules; the *Mourne* (14); the *Bermuda* (15).

- | | |
|------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| (1) R. S. C. c. 79, sec. 2, as amended by O. C. of 9th February, 1897. | (8) 92 U. S. 439. |
| (2) [1897] A. C. 532. | (9) Cook, 65. |
| (3) L. R. 3 P. C. 44. | (10) 55 L. T. N. S. 386. |
| (4) 2nd-ed. p. 534. | (11) 15 App. Cas. 223. |
| (5) 92 Fed. Rep. 207. | (12) P. 167. |
| (6) Stockton Ad. Dig. | (13) 63 L. T., N. S. 812. |
| (7) 63 L. T. N. S. 812; s. c. in 15 Pritch. D. 194. | (14) [1901] P. 68. |
| | (15) 11 Fed. Rep. 913. |

The serious faults committed by the *Euphemia* in putting her helm hard aport without whistling; in keeping on at full speed until the collision was inevitable; in having come down on the wrong side of the mid-channel and not keeping out of the other way of the ship that was following the winding channel and running with the flood-tide; and in not whistling when putting her engines full speed astern; all these facts would give the *Tordenskjold* the benefit of the rule that if there had been any doubts as to the *Tordenskjold's* navigation those doubts would have to be resolved in the *Tordenskjold's* favour. The *Victory* (1); the *Umbria* (2); the *City of New York* (3); the *Ludwig Holberg* (4); the *Stanmore* (5); *Moore's Rules of the Road* (6); *Kay on Shipmasters and Seamen* (7); *Marsden's Collisions at Sea* (8); the *Arabian* (9); *Birgitte v. Forward* (10); the *Underwriter and Lake St. Claire* (11).

Even if one vessel is guilty of misconduct, that does not relieve the other from responsibility. The *City of Antwerp* (12); *Spencer on Marine Collisions* (13); *Marsden's Collisions at Sea* (14); the *Baltimore* (15); the *Memnon* (16); *Spencer on Marine Collisions* (17); *Moore's Rules of the Road* (18); *Allen v. Reford* (19).

The *Euphemia* should have whistled at once when intending to put her helm hard aport instead of waiting until the collision was inevitable. The *Uskmoor* (20).

1907
THE
JOINT STOCK
STEAMSHIP
CO.
v.
THE
STEAMSHIP
EUPHEMIA.
Argument
of Counsel.

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| (1) 168 U. S. 410. | (11) 3 Asp. M. C. 361. |
| (2) 166 U. S. 404-409. | (12) L. R. 2 P. C. 25. |
| (3) 147 U. S. 72-85. | (13) Sec. 80. |
| (4) 157 U. S. 60. | (14) 5th ed. 430. |
| (5) 10 P. D. 134. | (15) 34 Fed. Rep. 660. |
| (6) Pp. 51, 52. | (16) 6 Asp. M. C. 488. |
| (7) Vol. 2, p. 958. | (17) P. 197. |
| (8) 5th ed. pp. 424-430. | (18) P. 49. |
| (9) 2 Stuart, 72. | (19) 15 Q. L. R. 341. |
| (10) 9 Ex. C. R. 339. | (20) [1902] P. 250. |

1907
 THE
 JOINT STOCK
 STEAMSHIP
 Co.
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 EUPHEMIA.
 Argument
 of Counsel.

A. H. Cook, K.C., and L. C. Pelletier, K.C., for the respondents, contended first, that the *Euphemia* kept her proper course until the moment of the collision; the *Tordenskjold* was a crossing ship and should have kept out of the way; secondly, the *Euphemia* was guilty of no breach of the rules which contributed in any way to the accident. The finding upon the facts by the learned judge was in the *Euphemia's* favour, and the respondents rest on that judgment. No appeal court would for a moment reverse the finding of the trial judge in a case of this sort, where the evidence is contradictory, and the judge at first instance had an opportunity of estimating the credibility of the witnesses. The finding of the learned judge is supported by the weight of evidence, and ought not to be disturbed.

THE JUDGE OF THE EXCHEQUER COURT now (June 24th, 1907) delivered judgment.

There are two appeals in these matters. The Joint Stock Steamship Company Limited, the owners of the steamship *Tordenskjold* assert an appeal from a judgment of the Judge in Admiralty of the Admiralty District of Quebec, made on the 2nd day of April, 1906, whereby he pronounced the plaintiffs to have been in fault as to the collision between the two vessels the *Tordenskjold* and the *Euphemia* in the River St. Lawrence between the St. Antoine and St. Croix Range Lights, on the twenty-third day of October, one thousand nine hundred and five, and dismissed the action and condemned the plaintiffs in costs.

There is also an appeal on behalf of the steamship *Tordenskjold* from a judgment rendered at the same time by the learned Judge whereby in an action in which The Horn Joint Stock Company, the owners of the steamship *Euphemia* were Plaintiffs and the steamship *Tordenskjold* was Defendant, arising out of the collision mentioned, he

pronounced in favour of the plaintiff's claim and condemned the defendant in an amount to be found due to the plaintiffs for damages and costs, and ordered that an account should be taken in the usual manner.

The learned Judge was assisted by Captain Charles Koenig, master of the steamship *Druid*, as Assessor. On the appeal I had the assistance, as Assessor, of Captain William Tooker, R.N., an officer of great knowledge, skill and experience.

The facts on which the decision of the two cases must turn lie within a narrow compass. It is common ground with the parties that a few minutes, probably not more than two minutes, before the collision, and when the two steamships were not more than half a mile apart, they were approaching each other green light to green light, and that if each ship had kept its course they would have passed each other safely. The account of what then happened, given by the pilot, officers and men of the *Tordenskjold* is briefly this: That the *Tordenskjold* kept her course, and that when the two ships were within about a ship's length of each other the *Euphemia* blew one blast of her whistle, suddenly shut out her green light, and opened her red light; that the *Tordenskjold's* engines were then stopped and that there was not time to do anything more to prevent the collision, which was imminent, or to decrease the effect of the blow that was then impending and which the *Tordenskjold* almost immediately received on her starboard side.

The pilot, officers and men of the *Euphemia* agree that when the two ships were about half a mile apart they were approaching each other green light to green light; but they deny that the *Euphemia* was the first to change her course and thereby to bring the two ships from positions of safety into conditions of danger. On the contrary they allege that the *Tordenskjold* was the first to change her course. Their account as given in the

1907
 THE
 JOINT STOCK
 STEAMSHIP
 Co.
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 EUPHEMIA.
 Reasons for
 Judgment.

1907
 THE
 JOINT STOCK
 STEAMSHIP
 Co
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 EUPHEMIA.
 Reasons for
 Judgment.

preliminary act, and supported by their evidence is this:—That when the *Tordenskjold* was at a distance of between one fourth and one half of a mile away she suddenly changed her course and showed first her three lights and then her red and mast-head lights only. The *Euphemia's* helm was then put hard to port. When the *Tordenskjold's* red light was slightly on the *Euphemia's* port bow the *Tordenskjold* again changed her course and exhibited her three lights. The *Euphemia* then blew one blast of her whistle and her engines were put full speed astern.

Now, on this question of fact, as to which the parties are at issue, the learned Judge of the Quebec Admiralty District has in substance found in favour of the *Euphemia* and against the *Tordenskjold*, and I think his finding ought not to be disturbed. I am not myself able to support that finding as he does by the evidence of the *Tordenskjold's* pilot as to the first porting of her helm, which he admits having directed; for that happened at a time anterior to that with which we are here concerned. But I do not doubt that the *Tordenskjold* overran the line of the St. Antoine range lights and that at the time we are speaking of she was seeking to return to that line or to get to the north of it, a thing that she could not do without using her port helm. The learned judge and Captain Koenig and Captain Tooker are all agreed that it was wrong of the *Tordenskjold* to port her helm to the green light of the *Euphemia* when the two vessels were close together; and there can, I think, be no question about that. But it is also to be observed that this change of course on the *Tordenskjold* was, according to the *Euphemia's* account, continued until the *Tordenskjold's* red light was a little on the *Euphemia's* port bow, and as the latter was then under the influence of a hard to port helm it is probable that the two ships would have passed each other without a collision if the *Tordenskjold* had

persisted in the course she had taken. But she again changed her course, this time to port, and that, I think, was the real cause of the collision. After that had taken place, I do not well see how anything could have been done by either steamship to avoid a collision. I regard that as the gravest fault committed by the *Tordenskjold*.

Then with regard to the *Euphemia* the learned judge of the Quebec Admiralty District, with the concurrence of his assessor, found that she was not in fault. With that finding Captain Tooker does not fully agree.

The following question was submitted to Captain Koenig :—

“3. As soon as the *Euphemia* saw the red light of the *Tordenskjold* bearing a little on her port bow, was she bound to port her helm in order to pass red to red?” This was his answer to that question :—The *Euphemia* had every reason to believe that the *Tordenskjold* by shewing her red light signalized her intention to pass red to red and then she was bound to hard port her helm.

Captain Tooker answers the same question in the negative, for the reason that the ships were then too close to give a reasonable chance of clearing at their approach. In his opinion the *Euphemia* was in fault “in not going full speed astern and giving the usual “signal of three blasts ‘when’ she saw the *Tordenskjold’s* three lights at position T4 in chart numbered 1, “for in view of the fact that the ships were closing at “the rate of about 2,000 feet per minute she had no “reasonable chance of clearing by the use of the port “helm alone.” I think there is a clerical error in the answer from which the above is taken, and that the reference intended was to chart numbered 2.

Now with regard to the question referred to, that the learned judge submitted to his assessor and which was answered by him and by the assessor whose assistance I

1907
 THE
 JOINT STOCK
 STEAMSHIP
 CO.
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 EUPHEMIA.
 ———
 Reasons for
 Judgment.
 ———

1907
 THE
 JOINT STOCK
 STEAMSHIP
 Co.
 v.
 THE
 STEAMSHIP
 EUPHEMIA.
 ———
 Reasons for
 Judgment.
 ———

had, there is this to be said, that it suggests that the *Euphemia* first ported her helm when she saw the *Tordenskjold's* red light bearing a little on her port bow, while the fact is that the *Euphemia* at the time her helm was ported had the *Tordenskjold's* three lights on her starboard bow, and it is to that condition of affairs that Captain Tooker's answer and opinion has reference. At least so I understand it. The *Euphemia* was under the influence of her port helm when the *Tordenskjold's* red light was seen a little on her port bow, and so continued until the collision occurred. Captain Tooker's opinion is entitled to the greatest respect and consideration, but the fact that the two ships actually came into the position indicated in the question referred to, which appears to have been one of comparative safety if thereafter both ships had persisted in the respective courses they were then on, makes it difficult for me to accept and make my own his view that when the *Euphemia's* helm was put hard to port there was no reasonable chance of the two ships clearing by the use of the port helm alone. I do not doubt that the course which he suggests would have been the safer course. And I quite agree that the *Euphemia* was not bound to port her helm and try to pass red to red, when it would have been safer to have gone full speed astern, giving the usual signal to indicate what she was doing. But that is not the exact question that has to be answered. The question is not whether the *Euphemia* might have done something else that would have been better; but whether she was justified in doing what she did in the emergency that the *Tordenskjold* had brought about by changing her course to starboard when the two ships were approaching each other starboard side to starboard side. In my view the *Euphemia* was justified in porting her helm when she did; and I agree with the learned judge who heard the

case that there is no fault to be attributed to her in respect of the collision between the two steamships.

The two appeals will be dismissed with costs to the respondents.

Judgment accordingly.

Solicitors for appellants : *Pentland, Stewart & Brodie.*

Solicitor for respondents : *A. H. Cook.*

1907

THE
JOINT STOCK
STEAMSHIP
Co.

v.

THE
STEAMSHIP
EUPHEMIA.

Reasons for
Judgment.