

**The Ship Arthur Stove and
Her Owners (Defendants) Appellants;**

and

**The Algonquin Corporation Limited
Owner of the Ship Stonefax et al. (Plaintiffs)
Respondents.**

1970: October 29, 30; 1970: December 21.

Present: Ritchie, Hall, Spence, Pigeon and Laskin JJ.

ON APPEAL FROM THE EXCHEQUER COURT OF

Shipping—Collision in canal—Speed—Bank suction—Liability of both ships.

Some 14 minutes before the collision, the down-bound ship *Stonefax* had agreed to meet the upbound ship *Arthur Stove* above bridge 12 on the Welland canal. At that time the *Stonefax* was in the broad waters of the turning basin. The collision occurred some 1,400 feet from the bridge entrance in the narrow water in the bend immediately above the bridge. The trial judge held that the *Arthur Stove* was wholly responsible, that it had been moving too fast and too close to the bank on her starboard side with the result that bank suction caused her to veer to port and hit the *Stonefax*. The *Arthur Stove* and her owners appealed to this Court.

Held (Pigeon J. dissenting): The appeal should be allowed.

Per Ritchie, Hall, Spence and Laskin JJ.: The *Arthur Stove* was in great measure responsible for the collision but the *Stonefax* was not entirely free from any fault which contributed to it. The latter, by failing to hold back in the turning basin, changed

**Le navire Arthur Stove et ses
propriétaires (Défendeurs) Appelants;**

et

**The Algonquin Corporation Limited,
propriétaire du navire Stonefax et al.
(Demandeurs) Intimés.**

1970: les 29 et 30 octobre; 1970: le 21 décembre.

Présents: Les Juges Ritchie, Hall, Spence, Pigeon et Laskin.

EN APPEL DE LA COUR DE L'ÉCHIQUIER DU CANADA
CANADA

Navigation—Abordage dans un canal—Vitesse—Effet de suction de la berge—Faute des deux navires.

Quelque 14 minutes avant l'abordage, le navire *Stonefax*, qui descendait le canal Welland, avait convenu de rencontrer en amont du pont 12 le navire *Arthur Stove*, qui remontait le courant. Le *Stonefax* se trouvait alors dans le bassin d'évitage, où le canal s'élargit. L'abordage s'est produit à quelque 1,400 pieds de l'entrée du pont, dans la partie étroite du canal dans le coude, juste en amont du pont. Le juge de première instance a statué que seul le *Arthur Stove* était responsable, qu'il avançait trop vite et serrait de trop près à tribord la berge du canal de sorte que sous l'effet de la suction exercée par celle-ci, il a fait une embardée à bâbord et heurté le *Stonefax*. Le *Arthur Stove* et ses propriétaires ont appelé à cette Cour.

Arrêt: L'appel doit être accueilli, le Juge Pigeon étant dissident.

Les Juges Ritchie, Hall, Spence et Laskin: Le *Arthur Stove* est en grande partie responsable de l'abordage mais on ne peut conclure que le *Stonefax* n'a commis aucune faute qui ait contribué à la collision. Du fait que le *Stonefax* n'a pas été retenu dans

a position of safety into one of potential hazard and thus created the dangerous situation which resulted in the collision. If the *Stonefax* had never left the turning basin, the *Arthur Stove* would not have taken the action which she did. The fault should be divided 80 per cent against the *Arthur Stove* and 20 per cent against the *Stonefax*.

Per Pigeon J., dissenting: Because the *Stonefax* was hit when she was well on her side of the canal, the trial judge was justified in holding that the *Arthur Stove* had the burden of showing that she was not guilty of negligence or that the collision was due to negligence on the part of the *Stonefax*. He was also correct in finding that neither had been proved. It was not shown that the *Arthur Stove* could not be navigated so as to avoid bank suction. As to the *Stonefax*, there is nothing in the record that would establish that it was negligence on the part of its master to navigate her as he did under the circumstances. There is no evidence that proper seamanship required the master of the *Stonefax* to act otherwise than he did.

APPEAL from a judgment of Gibson J. of the Exchequer Court of Canada, in an action arising out of a collision between two ships in the Welland canal. Appeal allowed, Pigeon J. dissenting.

Jean Brisset, Q.C., for the defendants, appellants.

A. Stuart Hyndman, Q.C., for the plaintiffs, respondents.

The judgment of Ritchie, Hall, Spence and Laskin JJ. was delivered by

RITCHIE J.—I have had the considerable advantage of reading the reasons for judgment of my brother Pigeon and while I agree with his analysis of the events which occurred prior to and at the time of the collision here in question, and accordingly agree that the ship *Arthur Stove* was in great measure responsible for the damage occasioned to the *Stonefax*, I am nevertheless unable to draw the conclusion that the *Stonefax* was entirely free from any fault which contributed to the collision and as will hereafter appear, I would therefore apportion the degrees of fault in the ratio of 80 percent against the *Arthur Stove* and 20 per cent against *Stonefax*.

le bassin d'évitage, la situation n'était plus sûre, il y avait risque; la situation est devenue dangereuse et il en est résulté l'abordage. Si le *Stonefax* n'avait pas quitté le bassin d'évitage, le *Arthur Stove* n'aurait pas agi comme il l'a fait. On doit imputer 80 pour cent de la faute au *Arthur Stove* et 20 pour cent au *Stonefax*.

Le Juge Pigeon, dissident: Parce que le *Stonefax* a été heurté alors qu'il était bien de son côté du canal, le juge de première instance a eu raison de décider qu'il appartenait au *Arthur Stove* d'établir qu'il n'avait pas été négligent ou que la collision était attribuable à la négligence du *Stonefax*. Le juge a également eu raison de décider que rien de cela n'a été prouvé. Il n'a pas été établi qu'à l'endroit de l'abordage, le *Arthur Stove* ne pouvait pas être dirigé de façon à éviter la suction de la berge. Quant au *Stonefax*, il n'y a rien au dossier qui établisse que son capitaine a été négligent en le conduisant comme il l'a fait, compte tenu des circonstances. Il n'est pas établi que les règles de bonne navigation obligeaient le capitaine du *Stonefax* à agir de quelque autre façon.

APPEL d'un jugement du Juge Gibson de la Cour de l'Échiquier du Canada, dans une action résultant de l'abordage de deux navires dans le canal Welland. Appel accueilli, le Juge Pigeon étant dissident.

Jean Brisset, c.r., pour les défendeurs, appelants.

A. Stuart Hyndman, c.r., pour les demandeurs, intimés.

Le jugement des Juges Ritchie, Hall, Spence et Laskin a été rendu par

LE JUGE RITCHIE—J'ai eu le grand avantage de lire les motifs de mon collègue le Juge Pigeon. Bien que je souscrive à son analyse des événements survenus avant et au moment de l'abordage en question et que par conséquent je pense comme lui que le navire *Arthur Stove* est en grande partie responsable des avaries causées au *Stonefax*, je ne puis cependant conclure que le *Stonefax* n'a commis aucune faute qui ait contribué à l'abordage. Comme il apparaîtra par la suite, j'imputerais 80 p. 100 de la faute au *Arthur Stove* et 20 p. 100 au *Stonefax*.

Some fourteen minutes before the collision (i.e. at 0502 hrs.) the downbound vessel *Stonefax* had agreed to meet the upbound *Arthur Stove* above bridge 12 on the Welland Canal so that during this period those in charge of *Stonefax* were, in my opinion, in a position to control the place of meeting. It is true, as my brother Pigeon has pointed out, that they may well have been misled by inaccurate information being transmitted from the *Arthur Stove* as to its position from time to time, but at 0511 hrs. they must have thought that the *Arthur Stove* was just coming into bridge 12 because a message to his effect had been transmitted at that hour, although in fact the upbound ship was still about one ship's length away. At this time the *Stonefax* was in the broad waters of the turning basin, having passed the Whistle sign and not yet reached the Limit of Approach sign. The Limit of Approach sign is 2100 feet above the bridge and the Whistle sign is a further 1750 feet away. There is no doubt about the fact that the two ships would have been able to pass with complete safety within this area, but once the downbound vessel passed the Limit of Approach sign it entered more confined waters where the Canal turns in a southerly direction before straightening out in the immediate area of the bridge entrance.

The situation at 0512 hours (four minutes before the collision) was that the *Stonefax* was still in the turning basin and the Captain, who knew that he would have to meet the *Arthur Stove* above bridge 12 and who agreed that there was nothing to prevent him from holding back further at that time, proceeded into the narrower water just above the bridge where the collision occurred between 1300 and 1400 feet from the bridge entrance.

In the latter part of his re-examination, Captain MacDonald of the *Stonefax* was further questioned as to his ship's capacity to hold back in the turning basin and he said:

Q. Captain you testified that at or about the vicinity of the whistle sign approaching Bridge 12 speed was reduced to dead slow. Can your engine go any slower than that? Can your vessel proceed or be checked down any more than dead slow?

A 0502 heures, quelque quatorze minutes avant l'abordage, le *Stonefax*, qui descendait le canal Welland, avait convenu de rencontrer le *Arthur Stove*, qui remontait le courant, en amont du pont 12; j'estime donc que ceux qui avaient la direction du *Stonefax* étaient en mesure, durant ce temps, de déterminer le point de rencontre. Il est vrai, comme mon collègue le Juge Pigeon l'a signalé, qu'ils ont bien pu être induits en erreur par des renseignements inexacts fournis par le *Arthur Stove* sur sa position à divers moments; mais à 0511 heures, ils ont dû penser que le *Arthur Stove* s'engageait sous le pont 12, vu qu'ils ont alors reçu un message en ce sens, bien qu'en réalité, ce navire était encore à environ une longueur de bateau du pont. Le *Stonefax* se trouvait alors dans le bassin d'évitage, où le canal s'élargit; il avait dépassé le panneau de signalisation au sifflet mais n'avait pas encore atteint l'indication de limite d'approche. Celle-ci est à 2100 pieds en amont du pont alors que le panneau de signalisation est 1750 pieds plus loin. Sans aucun doute, les deux navires auraient pu se rencontrer en toute sécurité dans cette zone, mais une fois dépassée l'indication de limite d'approche, le navire qui descendait le canal est arrivé à un endroit où le canal se rétrécit et où il fait une courbe en direction sud avant de se redresser tout près de l'entrée du pont.

A 0512 heures (quatre minutes avant l'abordage) le *Stonefax* se trouvait encore dans le bassin d'évitage; le capitaine, qui savait qu'il devait rencontrer le *Arthur Stove* en amont du pont 12 et qui a reconnu que rien ne l'empêchait alors de ralentir davantage sa marche, s'est engagé dans la partie étroite du canal juste en amont du pont où s'est produit l'abordage à 1300 ou 1400 pieds de l'entrée du pont.

A la fin du nouvel interrogatoire, le capitaine MacDonald, du *Stonefax*, a été questionné de nouveau sur la possibilité de réduire davantage la vitesse de son bateau dans le bassin d'évitage:

[TRADUCTION] Q. Capitaine, vous avez témoigné qu'au panneau de signalisation au sifflet ou à peu près à cet endroit à proximité du pont 12, votre vitesse a été réduite à «très lentement». La machine peut-elle aller plus lentement encore? Le bateau peut-il se déplacer plus lentement, peut-on réduire son allure davantage?

A. Anything under seven revolutions of the engine would probably stop.

Q. And what might happen, if you had stopped your engine coming down there for any length of time?

A. I would have no steerage way.

Q. Is that a wise situation?

A. No it is not.

Unlike my brother Pigeon, I do not treat this evidence as inconsistent with the Captain having agreed that there was nothing to prevent him from holding back further before he entered the narrower waters.

No written record was kept in the *Stonefax* of her engine movements and the Captain's evidence as to the engine revolutions at dead slow was as follows:

Q. Do you know what revolutions your engines would turn at dead slow?

A. 7 revolutions—7 to 10 revolutions.

If the engines were turning anything over seven revolutions while the *Stonefax* was passing through the turning basin, it would appear that the Captain's evidence on re-examination was not inconsistent with his statement that he believed that he could have held back further.

I accept the findings of the learned trial judge with respect to the negligence of the *Arthur Stove* but in my opinion the *Stonefax*, by failing to hold back in the turning basin, changed a position of safety into one of potential hazard and thus created the dangerous situation which resulted in the collision.

The *Arthur Stove* no doubt was navigated too close to the bank and thus invited the risk of being subjected to bank suction, but I am satisfied that if the *Stonefax* had never left the turning basin, the *Arthur Stove* would not have taken the action which she did.

Under all the circumstances I do not think that the *Stonefax* was entirely free from liability and I would, as I have indicated, divide the fault 20 per cent against the *Stonefax* and 80 per cent against the *Arthur Stove*.

The appellants will have the costs of this appeal.

R. A moins de sept tours, il y aurait probablement arrêt.

Q. Que serait-il arrivé, si vous aviez stoppé la machine à cet endroit pour un certain temps?

R. Je n'aurais eu aucune erre pour gouverner.

Q. Est-ce à recommander?

R. Non.

Au contraire de mon collègue le Juge Pigeon, je ne crois pas que ce témoignage soit incompatible avec le fait que le capitaine a convenu que rien ne l'empêchait de diminuer davantage la vitesse du navire avant de s'engager dans la partie étroite du canal.

Les mouvements de la machine du *Stonefax* n'étaient pas consignés; le capitaine a dit ce qui suit sur le nombre de tours de la machine à la position «très lentement»:

[TRADUCTION] Q. Savez-vous quel est le nombre de tours de votre machine à la position «très lentement»?

R. 7 tours—7 à 10 tours.

Si la machine faisait plus de sept tours au moment où le *Stonefax* traversait le bassin d'évitage, il semblerait que le capitaine ne se soit pas contredit au nouvel interrogatoire quand il a dit qu'à son avis, il aurait pu réduire davantage la vitesse de son navire.

J'accepte les conclusions du savant juge de première instance sur la négligence du *Arthur Stove*, mais à mon avis, du fait qu'on n'a pas retenu le *Stonefax* dans le bassin d'évitage, la situation n'était plus sûre, il y avait risque; la situation est devenue dangereuse et il en est résulté l'abordage.

Le *Arthur Stove* serrait sans doute de trop près la berge du canal et s'exposait ainsi au danger de succion, mais je suis convaincu que si le *Stonefax* n'avait pas quitté le bassin d'évitage, le *Arthur Stove* n'aurait pas agi comme il l'a fait.

Étant donné toutes les circonstances, je ne crois pas que le *Stonefax* soit exempt de toute responsabilité; comme je l'ai déjà dit, j'imputerais 20 p. 100 de la faute au *Stonefax* et 80 p. 100 au *Arthur Stove*.

Les appellants auront droit aux dépens du présent pourvoi.

PIGEON J. (*dissenting*)—This case arises out of a ship collision that occurred in the Welland Canal on October 14, 1966, in the early morning before daybreak. The *Arthur Stove*, upbound, a modern diesel-powered ocean-going ship with a high bow and a bulbous stem reinforced for navigation in ice, hit the *Stonefax*, an old steam-powered laker, downbound, in the bend immediately above Bridge 12. Although the impact was not severe and the *Arthur Stove* suffered no damage to speak of, a wide opening was made in the hull of the *Stonefax* extending below the water line and she sank in the Canal some distance below Bridge 12. Her cargo of potash was completely lost and she was raised and repaired at considerable expense.

The action was brought before the Exchequer Court by her owners and the other persons interested in the loss against the *Arthur Stove* and her owners. It was heard by Gibson J. with two assessors on the question of liability only. The judgment dated August 15, 1969, was wholly in favour of the plaintiffs, hence this appeal.

With respect to the speeds of both ships at various settings, the trial judge made the following finding that is not challenged.

The evidence is that the respective speed capabilities of these two ships at their various manoeuvring speeds from full speed ahead to dead slow ahead with proper additions and deductions for the current at the material time in this Canal at the material places and also in shallow water was as follows:

for the "STONEFAX"—10½ miles per hour at full speed ahead, 6 miles per hour at half speed ahead, 3½ miles per hour at slow ahead and 2 miles per hour at dead slow ahead; and

for the "ARTHUR STOVE"—10 miles per hour over the ground at half speed ahead, 6.5 at slow ahead and 4.18 at dead slow ahead.

Radiotelephone communications from both ships were recorded by the Seaway administration on a tape on which the time was also recorded every minute. A transcript of this tape is in the record. There is also a translation of

LE JUGE PIGEON (*dissent*)—Un abordage survenu dans le canal Welland le 14 octobre 1966, avant l'aube, est à l'origine de la présente cause. Le *Arthur Stove*, navire moderne de haute mer à moteur diesel, proue surélevée, étrave à bulbe et renforcement pour la navigation dans les glaces, remontait le canal lorsqu'il a heurté dans le coude, juste en amont du pont 12, le *Stonefax*, vieux navire à vapeur des Grands lacs, qui descendait. Bien que le choc n'ait pas été violent et que le *Arthur Stove* n'ait pas subi d'avarie appréciable, une large brèche se prolongeant sous la ligne de flottaison a été faite dans la coque du *Stonefax* qui a coulé dans le canal à une certaine distance en aval du pont 12. Sa cargaison de potasse fut une perte totale et c'est à grands frais qu'il fut renfloué et réparé.

Ses propriétaires et les autres personnes touchées par la perte ont intenté une action devant la Cour de l'Échiquier contre le *Arthur Stove* et ses propriétaires. Le Juge Gibson assisté de deux assesseurs a entendu la cause sur la question de la responsabilité seulement. Le jugement, rendu le 15 août 1969 et entièrement en faveur des demandeurs, fait l'objet du présent appel.

En ce qui concerne la vitesse des deux navires aux diverses positions des commandes, le juge de première instance a énoncé la conclusion suivante qui n'est pas contestée:

[TRADUCTION] Il est établi que la vitesse possible de chacun de ces deux bateaux aux divers régimes de machine à partir de «en avant toute» jusqu'à «en avant très lentement» s'établit comme suit en faisant les additions et déductions requises pour tenir compte du courant aux temps et lieux qui nous intéressent dans ce canal ainsi que du peu de profondeur de l'eau:

«STONEFAX»—10½ milles à l'heure à «en avant toute», 6 milles à l'heure à «en avant demi-vitesse», 3½ milles à l'heure à «en avant lentement» et 2 milles à l'heure à «en avant très lentement»;

«ARTHUR STOVE»—10 milles à l'heure, vitesse-fond, à «en avant demi-vitesse», 6½ à «en avant lentement» et 4.18 à «en avant très lentement».

L'Administration de la voie maritime a enregistré les communications radiotéléphoniques des deux navires sur bande indiquant toutes les minutes. Une transcription de cette bande, ainsi qu'une traduction du journal de la passerelle et du jour-

both the bridge bell book and the engine bell book on the *Arthur Stove* in which every order given was recorded. As the expert witness Sinclair noted, the distance travelled from Bridge 11 to Bridge 12 computed on the basis of the "speed capability" by reference to the time entered in those books is in "reasonable" agreement with the actual distance. No such log book was kept on the *Stonefax* and evidence of her speed except at the last moment before the collision rests almost exclusively on her master's recollection.

At 4.48 the *Arthur Stove* made a "security call" reporting herself "about at Bridge 11". This is also precisely the time at which the *Arthur Stove* was recorded by the bridge master as having "cleared" Bridge 11. It can therefore be taken as accurate to the minute and completely reliable. The following calls were subsequently recorded:

Time	Station calling	Station called	Transmission
0455 hrs	Stonefax	Arthur Stove	Stonefax calling the ship between Bridges 11 and 12 up-bound.
	Arthur Stove	Stonefax	Arthur Stove, Stonefax.
	Stonefax	Arthur Stove	How far up are you now Cap?
0456 hrs	Arthur Stove	Stonefax	About half ways up now, how far are you down?
	Stonefax	Arthur Stove	Just coming to the old turning bassin here below Bridge 13.
	Arthur Stove	Stonefax	We are at Whistle Sign there and most likely we'll meet below Bridge 12.
	Stonefax	Arthur Stove	I see—O.K.

nal de la machine du *Arthur Stove*, où sont inscrits tous les ordres, ont été versées au dossier. Comme le témoin expert Sinclair l'a fait remarquer, la distance parcourue du pont 11 au pont 12, calculée d'après la «vitesse possible» et le temps inscrit dans les journaux, concorde de façon «raisonnable» avec la distance réelle. Sur le *Stonefax*, aucun livre de bord semblable n'était tenu; sauf quant au moment qui précéda immédiatement l'abordage, il n'y a guère d'autre preuve que la mémoire du capitaine.

Le *Arthur Stove* a fait un «appel de sécurité» se disant «à proximité du pont 11» à 4h48, précisément l'heure à laquelle le maître-pontier a enregistré que le *Arthur Stove* avait «dépassé» le pont 11. On peut donc considérer ces indications comme exactes à la minute près et tout à fait sûres. Les appels suivants ont par la suite été enregistrés: [TRADUCTION]

Heure	Station appelante	Station appelée	Message
0455h	Stonefax	Arthur Stove	Le Stonefax appelle le navire qui remonte le canal entre les ponts 11 et 12.
	Arthur Stove	Stonefax	Arthur Stove, Stonefax.
	Stonefax	Arthur Stove	Où êtes-vous rendu, capitaine?
0456h	Arthur Stove	Stonefax	Environ à mi-chemin maintenant, où êtes-vous rendu?
	Stonefax	Arthur Stove	Nous arrivons au vieux bassin d'évitage, ici, en aval du pont 13.
	Arthur Stove	Stonefax	Nous sommes au panneau de signalisation au sifflet, là, et nous nous rencontrons fort probablement en aval du pont 12.
	Stonefax	Arthur Stove	Je vois . . . D'accord.

When asked what he had understood from the other ship's last message, the master of the *Stonefax* said: "the whistle sign approaching Bridge 12". It is now perfectly obvious that this cannot be what was meant. The distance between Bridge 11 and the whistle sign approaching Bridge 12 is 9,462 feet and the ship speed was "slow". In seven minutes at that speed the distance travelled would be around 4,000 feet only. Pilot Millar, who was on board the *Arthur Stove*, gave all the orders and made all the radio telephone calls, suggested by way of explanation that this was not properly recorded and testified that the words should be:

"We will let you know when we are at the whistle sign for Bridge 12."

In my view, this explanation must be rejected. Much stronger evidence would be required to contradict such reliable evidence as a transcript of the recording made by the responsible government agency. Furthermore, Pilot Millar's evidence is far from convincing. His deposition is replete with erroneous estimates of distances and, being the person responsible for the navigation of the defendant ship, he certainly was not a disinterested witness. The proper explanation is in my view fairly obvious. "Whistle sign *there*" means the whistle sign above Bridge 11. This is approximately where the *Arthur Stove* must have been at the time because that sign is 3,850 feet above Bridge 11 and the word "there" must have been used to indicate that. Of course, this does not agree with the previous statement about "half-ways up now" seeing that the distance between the two bridges is 2.56 miles but that other statement is clearly erroneous being irreconcilable with the time at Bridge 11 and the speed data. It is unfortunately clear that Pilot Millar has more than once erroneously estimated his ship's position.

Lorsqu'on lui a demandé ce qu'il avait compris du dernier message de l'autre navire, le capitaine du *Stonefax* a répondu: «le panneau de signalisation au sifflet, avant d'arriver au pont 12». Il est maintenant bien évident que cela ne peut être ce que l'autre voulait dire. Le panneau de signalisation à proximité du pont 12 est à 9,462 pieds du pont 11 et la vitesse du navire était «lentement». En sept minutes à cette vitesse, la distance parcourue n'est que de 4,000 pieds environ. Le pilote Millar, qui était à bord du *Arthur Stove*, et qui a donné tous les ordres et fait tous les appels par radiotéléphone, a dit en guise d'explication, que ce message avait été mal enregistré, qu'il devrait se lire ainsi:

[TRADUCTION] «Quand nous serons au panneau de signalisation au sifflet du pont 12, nous vous le ferons savoir».

A mon avis, cette explication doit être rejetée. Il faudrait une preuve beaucoup plus forte pour contredire une preuve aussi digne de foi qu'une transcription de l'enregistrement fait par l'organisme responsable du gouvernement. De plus, le témoignage du pilote Millar est loin d'être convaincant. Sa déposition est remplie d'estimations erronées sur les distances et, comme personne responsable de la conduite du navire défendeur, il n'était certes pas un témoin désintéressé. L'explication est, selon moi, passablement évidente. Par «panneau de signalisation au sifflet, *là*,» il faut entendre le panneau en amont du pont 11. Le *Arthur Stove* devait alors se trouver à peu près à cet endroit, ce panneau étant à 3,850 pieds en amont du pont 11, et c'est ce que devait indiquer le mot «*là*». Bien sûr, cela ne concorde pas avec ce qui avait été dit plus tôt, savoir qu'il était «à mi-chemin», puisque les deux ponts se trouvent à 2.56 milles l'un de l'autre; mais cette autre communication était clairement erronée car elle est inconciliable avec l'heure à laquelle le navire se trouvait au pont 11 et avec les données sur sa vitesse. Il est malheureusement clair que le pilote Millar s'est plus d'une fois trompé sur la position de son navire.

The next calls recorded are as follows:

Time	Station calling	Station called	Transmission
0502 hrs	Arthur Stove	Stonefax	How far down are you now Cap?
	Stonefax	Arthur Stove	Just at the new dredging area here.
	Arthur Stove	Stonefax	I'm just a length from the Whistle Sign here, possibly I can get through the bridge.
0503	Stonefax	Arthur Stove	Yea, I'll check her down here.

The *Arthur Stove* having cleared Bridge 11 at 4.48 could not possibly be just a length from the whistle sign below Bridge 12 at 5.02 that is some 14 minutes later. Her log books show that for the first half of that time her engine was running at slow and for the second half at dead slow. At those speeds in these times the distance travelled would be about 6,500 feet only when the exact distance from Bridge 11 to one length below the whistle sign is 9,462 feet. Furthermore, her next call shows her at the limit of approach sign at 5.09 although the distance between the two points is but 2,670 feet. The log books show that during four of those seven minutes, her speed was increased to one half. At such speeds in that time the *Arthur Stove* must have made approximately 5,220 feet which is just about double the distance between the two points.

It must be stressed that the theoretical distance travelled as computed from the log book speeds comes to a total of 11,720 feet, a figure in reasonable agreement with the total distance of 12,132 feet between Bridge 11 and the limit of approach sign below Bridge 12. There is therefore a double check on the accuracy of the data derived from

Voici les appels enregistrés par la suite: [TRANSDUCTION]

Heure	Station appelante	Station appelée	Message
0502h	Arthur Stove	Stonefax	Où êtes-vous maintenant, capitaine?
	Stonefax	Arthur Stove	Juste à la nouvelle zone de dragage, ici.
	Arthur Stove	Stonefax	Je suis à une longueur seulement du panneau de signalisation au sifflet ici; je vais peut-être pouvoir passer le pont.
0503h	Stonefax	Arthur Stove	Oui, je vais ralentir ici.

Comme le *Arthur Stove* avait dépassé le pont 11 à 4h48, il ne pouvait absolument pas se trouver à une longueur seulement du panneau en aval du pont 12 à 5h02, c'est-à-dire environ 14 minutes plus tard. D'après son livre de bord, durant la première moitié de cet intervalle, sa machine était en régime «lentement» et les sept dernières, en régime «très lentement». A ces vitesses et dans ce laps de temps, il a dû parcourir environ 6,500 pieds seulement, alors qu'entre le pont 11 et le panneau, moins une longueur, il y a exactement 9,462 pieds. De plus, d'après l'appel qui a suivi, à 5h09, il avait atteint l'indication de limite d'approche, bien que ces deux points ne soient qu'à 2,670 pieds l'un de l'autre. Dans le livre de bord il est inscrit que durant quatre de ces sept minutes, la vitesse du navire a été accrue à «demi-vitesse». A ces vitesses, le *Arthur Stove* doit avoir parcouru dans ce temps environ 5,220 pieds, soit à peu près le double de la distance entre les deux points en question.

Il y a lieu de souligner que la distance théorique parcourue, d'après les vitesses inscrites dans le livre de bord, atteint un total de 11,720 pieds ce qui concorde raisonnablement avec la distance totale de 12,132 pieds entre le pont 11 et l'indication de limite d'approche en aval du pont 12. L'exactitude des données des livres de bord se

the log books and the inescapable conclusion must be that at 5.02 the *Arthur Stove* was not just a length but more than half a mile from the whistle sign.

This was a matter of no small consequence for the *Stonefax*. Until Pilot Millar gave her master that inaccurate information, it had been agreed that they would meet below Bridge 12. When that agreement was made, at 4.56, the *Stonefax* was approximately half-way between Bridges 12 and 13, that is about two miles above Bridge 12. The *Arthur Stove*, as we have seen, was near the whistle sign above Bridge 11 and, therefore, a little less than two miles below Bridge 12. In order to meet below that bridge, it was obviously necessary to reduce her speed and this is what Pilot Millar did, going from slow to dead slow at 4.55½ according to the engine room log book.

This shows that Pilot Millar was in error at the trial when he said that he had understood from the *Stonefax* that she was, not at the old turning basin some two miles above Bridge 12, but at the new turning basin that is only about half a mile above that bridge. If such had been the case he would have had no reason to reduce the speed of his own ship from slow to dead slow as he did. It is also clear that if he had not incorrectly estimated his position at 5.02, he would have had no reason to suggest meeting above Bridge 12 instead of below.

That suggestion having been agreed to by the master of the *Stonefax*, the latter was certainly entitled to assume that from the indicated point the *Arthur Stove* would proceed at something like the maximum permissible speed of seven miles per hour. As a matter of fact, the log-book shows that Pilot Millar promptly had the speed increased from dead slow to slow and then to half.

The master of the *Stonefax* testified that he reduced the speed of his ship to slow and intended to meet the *Arthur Stove* in the area between the whistle sign and the limit of approach sign above Bridge 12. In cross-examination, he stated that he expected to meet the *Arthur Stove*

trouve donc doublement vérifiée et on doit nécessairement conclure qu'à 5h02, le *Arthur Stove* se trouvait non pas à une longueur seulement mais à plus d'un demi-mille du panneau de signalisation au sifflet.

Pour le *Stonefax*, cela était d'une grande importance. Jusqu'à ce que le pilote Millar fournisse ce renseignement inexact au capitaine du *Stonefax*, il avait été convenu que les navires se rencontreraient en aval du pont 12. Quand cela a été décidé, à 4h56, le *Stonefax* était à peu près à mi-chemin entre les ponts 12 et 13, c'est-à-dire à environ deux milles en amont du pont 12. Comme nous l'avons vu, le *Arthur Stove* était à proximité du panneau de signalisation au sifflet, en amont du pont 11, donc, à un peu moins de deux milles en aval du pont 12. De toute évidence, pour que les navires se rencontrent en aval de ce pont, il devait réduire sa vitesse, et c'est ce que le pilote Millar a fait en faisant ralentir la machine de «lentement» à «très lentement», à 4h55 ½, comme l'indique le journal de la machine.

Le pilote Millar s'est donc trompé, au procès, lorsqu'il a dit avoir compris que le *Stonefax* se trouvait, non pas au vieux bassin d'évitage, à quelque 2 milles en amont du pont 12, mais au nouveau bassin, à environ ½ mille seulement en amont de ce pont. S'il en avait été ainsi, il n'aurait pas eu de raison de réduire la vitesse de son propre navire de «lentement» à «très lentement», comme il l'a fait. Il est clair également qu'il n'aurait pas eu de raison de proposer que les bateaux se rencontrent en amont plutôt qu'en aval du pont 12, s'il n'avait pas estimé erronément sa position à 5h02.

Le capitaine du *Stonefax*, ayant accepté cette proposition, était certainement fondé à présumer qu'à partir de l'endroit indiqué, le *Arthur Stove* se déplacerait à peu près à la vitesse maximum permise de sept milles à l'heure. De fait, d'après le journal de bord, le pilote Millar a, sans tarder, fait passer la vitesse du navire de «très lentement» à «lentement», puis à «demi-vitesse».

Le capitaine du *Stonefax* a témoigné qu'il avait réduit la vitesse de son navire à «lentement» et prévoyait rencontrer le *Arthur Stove* dans la zone située entre le panneau de signalisation au sifflet et l'indication de limite d'approche en amont du pont 12. Au contre-interrogatoire, il a affirmé

“around the LA sign”, that is at the lower limit of the area that he considered “preferable”. From the speed and distance data, it seems clear that his speed reduction would have been sufficient for that purpose if the *Arthur Stove* had actually been “just a length from the whistle sign” at 5.02. However, as we have seen, such was not the case. When, at 5.09, the *Stonefax* made a security call at the whistle sign above Bridge 12, the *Arthur Stove* reported being “at the limit of approach sign before Bridge 12”. This did not make it easy for the two ships to meet above the limit of approach sign because there are only about 1800 feet between the whistle sign and the limit of approach sign while there was about twice that distance between the two limit of approach signs.

However, the *Stonefax* master’s reply to the *Arthur Stove* call was “OK—keep her coming”. He says that at that point he reduced his ship’s speed to dead slow. Two minutes later the following exchange between the two ships was recorded:

Time	Station calling	Station called	Transmission
0511 hrs	Stonefax	Arthur Stove	Stonefax to the ship approaching Bridge 12.
	Arthur Stove	Stonefax	Yes, just coming into the bridge now Cap.
	Stonefax	Arthur Stove	Are you loaded or light?
	Arthur Stove	Stonefax	We’re just half loaded.
0512 hrs	Stonefax	Arthur Stove	Yes I see, we’re coming along here fairly lively, we’re checked right down.

qu’il s’attendait à rencontrer le *Arthur Stove* «à proximité de l’indication de limite d’approche», c’est-à-dire à la limite inférieure de la zone qu’il considérait «préférable». D’après les données relatives aux vitesses et aux distances, il semble clair que cette réduction de vitesse aurait été suffisante pour ce faire si, à 5h02, le *Arthur Stove* s’était réellement trouvé à une longueur seulement du panneau de signalisation au sifflet. Toutefois, comme nous l’avons vu, ce n’était pas le cas. Quand, à 5h09, le *Stonefax*, qui avait atteint le panneau de signalisation au sifflet en amont du pont 12, a fait un appel de sécurité, le *Arthur Stove* a dit qu’il se trouvait «à l’indication de limite d’approche, avant le pont 12». Il n’était donc pas facile de faire la rencontre en amont de l’indication de limite d’approche, qui ne se trouve qu’à 1,800 pieds environ du panneau de signalisation au sifflet, tandis que la distance entre les deux indications de limite d’approche est à peu près deux fois cela.

Néanmoins, le capitaine du *Stonefax* a répondu comme suit à l’appel du *Arthur Stove*: «D’accord... continuez d’avancer». Il affirme avoir alors réduit la vitesse de son bateau à «très lentement». Deux minutes après, les communications suivantes entre les deux bateaux étaient enregistrées: [TRADUCTION]

Heure	Station appelante	Station appelée	Message
0511h	Stonefax	Arthur Stove	Le Stonefax appelle le navire qui s’approche du pont 12.
	Arthur Stove	Stonefax	Oui, nous atteignons maintenant le pont, capitaine.
	Stonefax	Arthur Stove	Votre bateau est-il chargé ou non?
	Arthur Stove	Stonefax	Il est chargé à moitié seulement.
0512h	Stonefax	Arthur Stove	Je vois, nous avançons assez vite, mais nous allons le plus lentement possible.

In cross-examination on the purpose of that call, the master of the *Stonefax* said:

A. Well, to give us some idea on how he would be coming around that bend and whether I should hold back further or not. I think probably this was the reason, when he said he was only partly loaded that I assumed I would have plenty of room down in that area to meet him.

Q. Now Captain, if he told you that he was loaded, what would you have done?

A. I believe that I would have held back further.

Q. In other words,—?

A. If there had been a deep draft.

Q. In other words, there was nothing that prevented you from holding back further, if you had wanted to?

A. No.

In re-examination, the master of the *Stonefax* said that her speed was then down to what he described as steerage-way, that the engine was at dead slow and it would have stopped if any further reduction in speed had been attempted. He also said that it would not have been wise to lose steerage way and this statement remained unchallenged and no other possible course of action was suggested in the evidence.

On the starboard side of the *Stonefax* there was a concrete retaining wall on the canal bank and there were pole lights about every 500 feet. The evidence of those on board was that she was steered close to the bank, at a distance estimated as 50 feet from her side. The trial judge's finding that she was well on her side of the Canal was not challenged.

The attack was largely directed to the finding that the point of collision was "somewhere around 1,400 to 2,000 feet south of Bridge 12". In my view, the most reliable estimate of the point of impact is that of the witness Ektvedt who was the first officer on the *Arthur Stove* and was stationed at the bow when the collision occurred. He said "twelve, thirteen hundred feet (1200 - 1300)—something like that". This is so close to the lower limit of the trial judge's estimate that it can be taken as a confirmation. The bridge keeper's

Contre-interrogé sur le but de cet appel, le capitaine du *Stonefax* a dit:

[TRADUCTION] R. C'était pour avoir une idée de la façon dont il tournerait le coude et pour savoir si je devais ralentir davantage. Je pense que c'est probablement pourquoi, lorsqu'il m'a dit que son bateau n'était que partiellement chargé, j'ai présumé que j'aurais amplement d'espace pour le rencontrer dans cette zone.

Q. Capitaine, s'il vous avait dit que son bateau était chargé, qu'auriez-vous fait?

R. Je crois que j'aurais ralenti davantage.

Q. En d'autres mots, . . . ?

R. Si son tirant d'eau avait été important.

Q. En d'autres mots, rien ne vous empêchait de ralentir davantage, si vous l'aviez voulu?

R. Non.

Interrogé de nouveau, le capitaine du *Stonefax* a affirmé qu'il avait ralenti à la vitesse nécessaire pour gouverner, que la machine était à «très lentement» et qu'elle aurait stoppé si on avait tenté de réduire davantage la vitesse. Il a ajouté qu'il n'aurait pas été sage de perdre la vitesse nécessaire pour gouverner; cette affirmation n'a pas été contestée et nulle part dans la preuve une autre façon de procéder n'a été suggérée.

A tribord du *Stonefax*, un mur de retenue en béton protégeait la berge du canal et des lampadaires s'y dressaient à peu près à tous les 500 pieds. D'après les hommes qui étaient à bord, le navire serrait la berge à une distance estimée à 50 pieds. La conclusion du juge de première instance que le bâtiment se tenait bien de son côté du canal n'a pas été contestée.

Ce que l'on a attaqué, c'est surtout la conclusion que la collision s'est produite «quelque part entre 1,400 et 2,000 pieds environ au sud du pont 12». A mon avis, l'estimation la plus digne de foi à ce sujet est celle du témoin Ektvedt, capitaine en second du *Arthur Stove*, qui était posté à la proue lors de l'abordage. Il a dit: «douze, treize cents pieds (1200, 1300), ou à peu près». Ce chiffre se rapproche tellement de l'estimation minimum du juge de première instance qu'on peut le tenir pour une confirmation. L'estimation du

estimate is clearly wrong and the trial judge was fully justified in considering that witness unreliable despite his sincerity. On that point, it is unfortunately impossible to rely on the theoretical distance travelled at recorded engine speeds due to the fact that in relation to such a short distance, the uncertainty inherent in times recorded in minutes only makes such computation meaningless. There is, in my view, no basis for disturbing the finding concerning the point of impact.

As to the cause of the collision, the trial judge found that it was due to the *Arthur Stove* moving too fast, too close to the bank on her starboard side with the result that bank suction caused her to lose helm control and her bow swung to port although the wheel was put hard astarboard. When this happened the master suggested ordering the engine full speed ahead but instead of that, the pilot's advice to order full astern prevailed. The trial judge made no finding that this was negligence. However, he said:

In any event, the "ARTHUR STOVE", in evidence has given no explanation consistent with no negligence on her part, or any explanation consistent with negligence on the part of the "STONEFAX", which I accept, as to why she was navigated so that she sheered to port coming into collision with the "STONEFAX" on the latter's side of the channel, resulting in damage.

The submission on behalf of the "ARTHUR STOVE" that there was in effect an emergency as soon as her stern was clear of Bridge 12 because the "STONEFAX" had come along too fast and was too close to her which necessitated her to be moved to starboard, I specifically find is not borne out by the evidence.

Because there is no doubt that the *Stonefax* was hit when she was well on her side of the canal, the trial judge was, in my view, fully justified in holding as he did that the *Arthur Stove* had the burden of showing that she was not guilty of negligence or that the collision was due to negligence on the part of the *Stonefax*. In my

maître-pontier est clairement erronée et le juge de première instance a eu bien raison de considérer ce témoin comme peu digne de foi malgré sa sincérité. A cet égard, il est malheureusement impossible de se fonder sur la distance théorique parcourue d'après les vitesses de régime inscrites, car pour une si faible distance, la marge d'incertitude inhérente à des temps notés en minutes seulement rend un tel calcul sans utilité. A mon avis, il n'y a pas lieu de modifier la conclusion sur le lieu du choc.

Le juge de première instance a décidé que l'abordage était dû à ce que le *Arthur Stove* avançait trop vite et serrait de trop près à tribord la berge du canal de sorte que sous l'effet de la suction exercée par celle-ci, le bateau a cessé de répondre à la barre, et l'avant a dévié à bâbord quoique la barre fût tournée à tribord toute. Voyant cela, le capitaine a proposé que la machine soit mise «en avant toute» mais l'avis du pilote l'a emporté et le navire a battu «arrière toute». Le juge de première instance n'a pas conclu qu'il y avait là négligence, mais il a dit:

[TRADUCTION] De toute façon, en ce qui concerne son embardée à bâbord, qui a causé l'abordage et l'avarie du côté du canal où s'avancait le «STONEFAX», le «ARTHUR STOVE» n'a donné aucune explication qui me satisfasse pour démontrer qu'il n'y a pas eu négligence de sa part ou qu'il y a eu négligence de la part du «STONEFAX».

Pour le compte du «ARTHUR STOVE», on a prétendu qu'en fait il s'est trouvé dans une situation critique dès qu'il a dépassé le pont 12 parce que le «STONEFAX» s'était avancé trop vite et se trouvait trop près de lui, ce qui l'a obligé à se ranger à tribord. Je conclus spécifiquement cependant que cette prétention n'est pas étayée par la preuve.

Parce qu'il ne fait pas de doute que le *Stonefax* a été heurté alors qu'il était bien de son côté du canal, le juge de première instance a eu parfaitement raison, à mon avis, de décider qu'il appartenait au *Arthur Stove* d'établir qu'il n'avait pas été négligent ou que la collision était attribuable à la négligence du *Stonefax*. A mon avis, le juge

view, he was also correct in finding that neither had been proved. It was not shown that at the place where the collision occurred the *Arthur Stove* could not be navigated so as to avoid bank suction. The trial judge was sitting with two assessors and while he did not record the advice he was given by them, it should not be presumed that he failed to inform himself of the possibility of a safe meeting at the place of collision.

With respect to the *Stonefax*, what is urged against her by the appellants is that she should not have gone so near Bridge 12 due to the bend in the Canal. I have already indicated how this came about and have done so on a review of the evidence which I considered necessary on account of some errors in the computations made by the trial judge, also bearing in mind that in this case this Court is the first Court of Appeal. I can find nothing in the record that would establish that it was negligence on the part of the master of the *Stonefax* to navigate her as he did under the circumstances. Any such finding would have to be made on the basis of my own views on proper navigation in such circumstances as against those of the trial judge who was sitting with assessors. It cannot be presumed that when he declined to make any such finding he omitted to inform himself properly.

It is true that the master of the *Stonefax* admitted that it is "preferable" for vessels of such size to meet in the area between the two signs above the bridge and, also, that he could have held back further to that end. However, I can find no evidence that he was wrong in considering that this was not necessary after ascertaining that the *Arthur Stove* was only partly loaded. It would no doubt have been safer to hold back so as to meet in the broad water above the bend, but the standard of care required is the same for seamen as for others, it is not perfection nor the safest possible course of action; it is reasonable care. I can find no evidence that proper seamanship required the master of the *Stonefax* to act otherwise than he did. The fact of the accident is no

a également eu raison de décider que rien de cela n'a été prouvé. Il n'a pas été établi qu'à l'endroit de l'abordage, le *Arthur Stove* ne pouvait pas être dirigé de façon à éviter la suction de la berge. Deux assesseurs assistaient le juge de première instance; celui-ci n'a pas rapporté leurs avis, mais cela ne signifie pas qu'il ne s'est pas renseigné sur la possibilité d'une rencontre en toute sûreté à cet endroit.

Les appelants soutiennent que le *Stonefax* n'aurait pas dû se rendre si près du pont 12, à cause du coude que formait le canal. J'ai déjà expliqué comment cela est arrivé en faisant de la preuve un examen que j'ai jugé nécessaire à cause de certaines erreurs de calcul commises par le juge de première instance, et aussi parce que cette Cour est la première Cour d'appel en l'espèce. Je ne trouve rien au dossier qui établisse que le capitaine du *Stonefax* a été négligent en le conduisant comme il l'a fait, compte tenu des circonstances. Pour en arriver à une telle conclusion, je devrais me fonder sur mon opinion personnelle de ce qui aurait constitué des manœuvres appropriées de navigation dans ces circonstances plutôt que sur celle du juge de première instance qui était assisté d'assesseurs. Il ne peut être présumé qu'en ne venant pas à une telle conclusion, le juge a omis de se bien renseigner.

Le capitaine du *Stonefax* a admis, il est vrai, qu'il est «préférable» pour des navires de ces dimensions de se rencontrer dans la zone située entre les deux panneaux d'indication, en amont du pont, et qu'à cette fin il aurait pu ralentir davantage. Toutefois, il n'est pas établi, selon moi, qu'il a eu tort de considérer que cette manœuvre n'était pas nécessaire, après s'être assuré que le *Arthur Stove* n'était que partiellement chargé. Sans doute aurait-il été plus sûr de ralentir davantage de façon que les bateaux puissent se rencontrer là où le canal est plus large, en amont du coude, mais la diligence requise des marins est la même que celle qui est requise d'autres personnes; on ne leur demande pas la perfection ni de prendre la mesure la plus sûre qui soit, mais de

evidence that he was wrong in judging that the two ships could safely meet at the place where the collision occurred if both had been properly navigated. If it was unsafe I would expect to find some proof of that in the record or some advice to that effect from the assessors to the trial judge.

For those reasons, I am of the opinion that the appeal fails and should be dismissed with costs.

Appeal allowed with costs, PIGEON J. dissenting.

Solicitors for the defendants, appellants: Beauregard, Brisset & Reycraft, Montreal.

Solicitors for the plaintiffs, respondents: McMaster, Meighen, Minnion, Patch & Cordeau, Montreal.

faire preuve d'une diligence raisonnable. A mon avis, il n'est pas établi que les règles de bonne navigation obligeaient le capitaine du *Stonefax* à agir de quelque autre façon. L'abordage n'est pas la preuve qu'il s'est trompé en estimant que si les deux navires étaient bien conduits, ils pouvaient se rencontrer en toute sécurité là où l'abordage est survenu. Si la rencontre y avait été dangeureuse, je pense que le dossier le démontrerait ou relaterait un avis en ce sens des assessors au juge de première instance.

Pour ces motifs, je suis d'avis que l'appel n'est pas fondé et qu'il doit être rejeté avec dépens.

Appel accueilli avec dépens, LE JUGE PIGEON étant dissident.

Procureurs des défendeurs, appelants: Beauregard, Brisset & Reycraft, Montréal.

Procureurs des demandeurs, intimés: McMaster, Meighen, Minnion, Patch & Cordeau, Montréal.