

The Owners of the Ship *Lionel*, D/S A/S Ostlandet (Alf Mohn, Manager) (Plaintiffs)
Appellants;

and

The Ship *Manchester Merchant* and Her Owners
(Defendants) Respondents.

1969: May 14, 15, 16; 1970: January 27.

Present: Fauteux, Abbott, Ritchie, Hall and Pigeon JJ.

ON APPEAL FROM THE EXCHEQUER COURT
OF CANADA

Shipping—Collision in Montreal Harbour well to east of mid-channel—Special circumstances rendering departure from Narrow Channel Rule necessary.

As a result of a collision in Montreal Harbour between the plaintiffs' motor vessel *Lionel* and the defendants' steamship *Manchester Merchant*, the *Lionel* caught fire and became a constructive total loss. The *Lionel*, after leaving the St. Lawrence Seaway and rounding the Seaway Buoy, had entered the St. Lawrence ship channel and was proceeding therein under orders of the National Harbours Board representative "to follow the *Donnacona* upbound". At the same time the *Manchester Merchant* was proceeding downstream from the Upper Harbour, and the collision between the two ships took place in the ship channel well to the east of mid-channel. The plaintiffs' action for damages having been dismissed by the trial judge, who found that the *Lionel* was exclusively responsible for the collision, the plaintiffs appealed to this Court.

Held: The appeal should be allowed.

The *Lionel* was under no duty to hold up in the Seaway until she had ascertained where the *Manchester Merchant* was and had satisfied herself that it was safe to proceed out of the Seaway. The *Lionel* had orders to follow the *Donnacona* and was making a course up the eastern side of the ship channel. The *Manchester Merchant* was well aware that the *Lionel* was coming around "hard to port" at the Seaway Buoy and she should have known that that vessel was under orders to follow the *Donnacona*.

Instead of taking advantage of the safe water available to her on her port side, the *Manchester*

Les Propriétaires du Navire *Lionel*, D/S A/S Ostlandet (Gérant: Alf Mohn) (Demandeurs)
Appelants;

et

Le Navire *Manchester Merchant* et ses Propriétaires
(Défendeurs) Intimés.

1969: les 14, 15 et 16 mai; 1970: le 27 janvier.

Présents: Les Juges Fauteux, Abbott, Ritchie, Hall et Pigeon.

EN APPEL DE LA COUR DE L'ÉCHIQUEUR
DU CANADA

Navigation—Abordage dans le port de Montréal bien à l'est du milieu du chenal—Circonstances particulières obligeant de s'écarter de la règle applicable aux passes étroites.

A la suite d'un abordage dans le port de Montréal entre le navire à moteur *Lionel*, appartenant aux demandeurs, et le navire à vapeur *Manchester Merchant*, appartenant aux défendeurs, un incendie a causé la perte totale du *Lionel*. Ce navire était sorti de la voie maritime du St-Laurent et avait fait un virage à la bouée de la voie maritime. Il s'engageait dans le chenal maritime du St-Laurent sur des ordres de l'agent du Conseil des ports nationaux «de suivre le *Donnacona* vers l'amont». Au même moment, le *Manchester Merchant* descendait le fleuve après avoir quitté l'extrémité amont du port de Montréal, et l'abordage s'est produit dans le chenal navigable bien à l'est du milieu. La Cour de l'Échiquier a déclaré que le *Lionel* était l'unique responsable de l'abordage et a rejeté l'action. Les demandeurs en appelèrent à cette Cour.

Arrêt: L'appel doit être accueilli.

Le *Lionel* n'était pas tenu d'attendre dans la voie maritime jusqu'à ce qu'il se soit assuré de la position exacte du *Manchester Merchant* ou ait acquis la certitude qu'il pouvait sans danger sortir de la voie maritime. Le *Lionel* avait reçu l'ordre de suivre le *Donnacona* et remontait le fleuve en longeant le côté est du chenal navigable. Le *Manchester Merchant* était parfaitement au courant que le *Lionel* arrivait à la bouée de la voie maritime et y exécutait un virage court à bâbord et il aurait dû savoir que ce navire avait ordre de suivre le *Donnacona*.

Au lieu de prendre avantage de cet espace où il pouvait avancer en toute sécurité pour manœuvrer

Merchant elected to go to the eastward which took her into the very waters in which she must have known that the *Lionel* was navigating. The *Manchester Merchant* failed to pay regard to the special circumstances which rendered a departure from the Narrow Channel Rule "necessary in order to avoid immediate danger". This was the negligence which caused the collision.

APPEAL from a judgment of President Jackett of the Exchequer Court of Canada, sitting in the Quebec Admiralty District. Appeal allowed.

A. S. Hyndman, for the plaintiffs, appellants.

J. Brisset, Q.C., for the defendants, respondents.

The judgment of the Court was delivered by

RITCHIE J.—This is an appeal by the owners of the motor vessel *Lionel* from a judgment of President Jackett of the Exchequer Court of Canada sitting in the Quebec Admiralty District, whereby he found that the *Lionel* was exclusively responsible for a collision which occurred between that vessel and the steamship *Manchester Merchant* in Montreal Harbour in the early hours of December 3, 1963, causing a serious fire as a result of which the *Lionel* became a constructive total loss.

At the time of and immediately preceding the collision the weather was clear and fine and the *Lionel*, a single screw motor vessel 320.7 feet in length and 44.35 feet in the beam, had entered the St. Lawrence River Channel from the St. Lawrence Seaway and had proceeded therein a distance of approximately 2,100 feet bound, subject to the orders of the Harbours Board representative, for her berth at shed 29 which is on the western side of the Montreal Harbour and is the first shed north of the Jacques Cartier Bridge.

At the same time the *Manchester Merchant*, a larger vessel, being 569 feet in length overall and 59.2 feet in breadth, was proceeding outbound from Jacques Cartier Pier which is much higher up the harbour than shed 29 and where

à bâbord, le *Manchester Merchant* a choisi de s'en aller vers l'est, s'avancant ainsi dans l'espace navigable où il devait savoir que le *Lionel* évoluait. Le *Manchester Merchant* a fait défaut de tenir compte des circonstances particulières qui l'obligeaient à s'écarter de la règle applicable aux passes étroites pour éviter un danger immédiat. C'est cette négligence qui a été cause de l'abordage.

APPEL d'un jugement du Président Jackett de la Cour de l'Échiquier du Canada, siégeant en amirauté pour le district de Québec. Appel accueilli.

A. S. Hyndman, pour les demandeurs, appelants.

J. Brisset, c.r., pour les défendeurs, intimés.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE RITCHIE—Le pourvoi est à l'encontre d'une décision du Président Jackett, de la Cour de l'Échiquier du Canada, siégeant en amirauté pour le district de Québec, qui a déclaré que le *Lionel* était l'unique responsable d'un abordage entre ce navire à moteur et le navire à vapeur *Manchester Merchant*. L'abordage s'est produit dans le port de Montréal aux petites heures du matin, le 3 décembre 1963, allumant un incendie que s'est soldé par la perte totale implicite du *Lionel*.

Lors de l'abordage, le temps était clair et beau. Le *Lionel*, un navire à une seule hélice, mesurant 320.7 pieds de longueur et 44.35 pieds de bau, était sorti de la voie maritime du Saint-Laurent pour s'engager dans le chenal maritime du Saint-Laurent où il avait parcouru une distance de 2,100 pieds; sous les ordres du représentant du Conseil des ports nationaux, il se dirigeait vers son poste d'amarrage au hangar n° 29; ce hangar se trouve du côté ouest du port et il est le premier au nord du pont Jacques-Cartier.

Au même moment, un navire de plus fort tonnage, le *Manchester Merchant*, qui mesure 569 pieds de longueur et 59.2 pieds de bau, descendait le fleuve ayant quitté le quai Jacques-Cartier avec un retard de près d'une heure sur

the *Manchester Merchant* had been delayed for nearly an hour after her intended time of departure.

The stretch of river running seaward from the Upper Harbour of Montreal and including the area in which this collision took place, is well described by the learned trial judge in the following passage from his reasons for judgment:

First, I must endeavour to describe the scene, as it was in December, 1963, of the events leading to the collision, being that part of the St. Lawrence River for some mile and a half to two miles below and above Jacques Cartier Bridge. Along the east¹ shore of this part of the St. Lawrence River was that part of the St. Lawrence Seaway consisting of the St. Lambert Lock and the Channel—about two and one-half sea miles in length—leading from that lock into the St. Lawrence Ship Channel. The latter channel was separated, throughout most of the stretch of the river in question, from the Seaway, by the islands and relatively shallow waters which were being used at that time for the construction of the site for the forthcoming world fair that is known as “Expo 67”. The St. Lawrence Ship Channel was bounded on the west side by the various sheds, wharfs, docks, basins and similar installations for the servicing of harbour traffic that were situated on the west shore of the river. The area of interest in the St. Lawrence Ship Channel commenced at one of such installations, Jacques Cartier Pier, which was about 5,000 feet above (south of) Jacques Cartier Bridge and which was in the Upper Harbour at a point where it was separated from the main river by the north end of a structure known as the McKay Jetty. As a ship went from off Jacques Cartier Pier, it passed through a part of the Ship Channel that was bounded on the west side by Victoria Pier, at the north end of which was a well-known land mark called the “Clock Tower”, and that was bounded on the east side by an imaginary line marked by two buoys, Buoy 203M at the end of McKay Jetty and Buoy 201M, which is opposite the “Clock Tower”. From the end of Victoria Pier to Jacques Cartier Bridge—a distance of some 3,600 feet—the channel was bounded on the west side by Sheds 25, 26, 27 and 28, and on the east side by an imaginary line that was marked by Buoy 199M and a light on the Jacques Cartier Bridge. From the end of McKay Jetty to the bridge, where the channel became quite narrow, a very rapid current—

son horaire. Le quai Jacques-Cartier se situe, dans le port, bien en amont du hangar n° 29.

Cette partie du fleuve depuis l'extrémité amont du port de Montréal jusqu'au lieu de l'abordage est fort bien décrite par le savant juge de première instance dans le passage ci-après de ses motifs:

[TRADUCTION] En premier lieu, je m'efforcerai de décrire, tel qu'il était en décembre 1963, le théâtre des événements qui ont amené l'abordage, soit cette partie du fleuve qui s'étend sur une distance d'un mille et demi à deux milles, en amont et en aval du pont Jacques-Cartier. Le long de la rive est¹ du fleuve Saint-Laurent à cet endroit se trouve une partie de la voie maritime du Saint-Laurent: l'écluse de Saint-Lambert et le canal d'environ deux milles marins et demi qui va de cette écluse au chenal navigable du Saint-Laurent. Sur la presque totalité du parcours dont il est ici question, le chenal est séparé de la voie maritime par les îles et les eaux relativement peu profondes qu'on utilisait à ce moment-là pour la construction de l'emplacement de la foire mondiale qui allait s'ouvrir et qu'on a appelée «Expo 67». Du côté ouest, le chenal est borné par les divers hangars, quais, docks, bassins et autres installations portuaires pour les besoins du trafic dans le port, aménagées sur la rive ouest du fleuve. La zone du chenal navigable qui nous intéresse commence à l'une de ces installations, le quai Jacques-Cartier qui se situe à environ 5,000 pieds en amont (au sud) du pont Jacques-Cartier, vers l'extrémité amont du port, à un endroit où une structure connue sous le nom de jetée McKay le sépare du fleuve lui-même. Un navire quittant le quai Jacques-Cartier passe dans une partie du chenal navigable que bornent à l'ouest, le quai Victoria à l'extrémité nord duquel se trouve un amer bien connu, la «Tour des marins», et, à l'est, une ligne imaginaire entre deux bouées: la bouée n° 203-M, à l'extrémité de la jetée McKay, et la bouée n° 201-M, vis-à-vis la «Tour des marins». De l'extrémité du quai Victoria au pont Jacques-Cartier (une distance d'environ 3,600 pieds), le chenal est borné à l'ouest par les hangars 25, 26, 27 et 28 et à l'est par une ligne imaginaire indiquée par la bouée n° 199-M et un feu sur le pont Jacques-Cartier. De l'extrémité de la jetée McKay au pont, où le chenal se rétrécit considérablement, le courant devient très fort: ce sont les rapides de Sainte-Marie.

¹To avoid confusion, it should be noted that the east shore is what is popularly known among mariners and in Montreal as the “south shore”.

¹Pour éviter toute confusion, il faut prendre note que, chez les marins et à Montréal, on dit communément «la rive sud» en parlant de la rive est.

known as St. Mary's Rapids—developed. On the north side of Jacques Cartier Bridge for some 1,300 feet, bounded by Shed 29 and other installations on the west side, and marked by a light on the bridge and Buoy 195M on the east side, the channel continued at the same width as it was on the St. Mary's Rapids side. From Buoy 195M, as it proceeded in a northerly direction, the channel got steadily wider almost to the entrance to the Seaway which was approximately 5,000 feet below Jacques Cartier Bridge. The west side of this part of the channel was bounded by sheds and similar installations, and on the east side the boundary was marked by Buoy 195M at the one end and, at the other end, by Buoy 193M; which also marked the point where the boundary of the Ship Channel met the Seaway and, in addition to being called "Buoy 193M", was known also as the "Seaway Buoy", or the "Fairway Buoy". Halfway between Buoy 193M and Buoy 195M, which were each equipped with flashing lights, was a buoy—Buoy 193½M—which had no light and was variously described as a "stake" or "black" buoy.

All vessels in the Montreal Harbour are subject to the provisions of the National Harbours Board By-Law A-1 as amended by P.C. 1961/1449 of October 5, 1961.

In my view, the overriding section of that By-Law is s. 31 which reads as follows:

Every vessel in the Harbour of Montreal shall be under the control and subject to the orders of the Board in respect of its movement and location.

The provisions of s. 42 are, however, particularly relevant to the circumstances of the present case. That section reads:

42. (1) This section applies to the harbour of Montreal.

(2) No vessel shall enter the harbour from the Lachine Canal or the St. Lawrence Seaway except at the time permitted by the Board.

(3) Every vessel that is proceeding downstream in the St. Lawrence Ship Channel shall have the right of way over any vessel entering or leaving the St. Lawrence Seaway.

(4) No vessel shall move from any berth or anchorage in the harbour at any time without first having obtained permission from the Harbour Master within fifteen minutes of the actual time of moving.

Au nord du pont Jacques-Cartier, sur une distance d'environ 1,300 pieds, le chenal, borné, à l'ouest, au hangar n° 29 et autres installations portuaires et indiqué, à l'est, par un feu sur le pont et la bouée n° 195-M, conserve la même largeur qu'à la hauteur des rapides de Sainte-Marie. A partir de la bouée n° 195-M, obliquant vers le nord le chenal s'élargit graduellement presque jusqu'à l'entrée de la voie maritime, environ 5,000 pieds en aval du pont Jacques-Cartier. Du côté ouest, cette partie du chenal est bornée par des hangars et autres aménagements de ce genre; du côté est, la limite est indiquée à une extrémité par la bouée n° 195-M et à l'autre, par la bouée n° 193-M qui marque également le point de jonction du chenal et de la voie maritime; outre ce nom de «bouée n° 193-M», on lui donne également celui de «bouée de la voie maritime», ou de «bouée du chenal». A mi-chemin entre les bouées n° 193-M et 195-M, toutes deux équipées de feux à éclats, se trouve une bouée (bouée n° 193½-M) non pourvue de feu et qu'on a tour à tour décrite comme une «balise» ou une «bouée noire».

Au port de Montréal, tous les navires sont assujettis au Règlement A-1 du Conseil des ports nationaux (Consignes d'exploitation), modifié par le décret C.P. 1961-1449 du 5 octobre 1961.

A mon avis, l'article dominant dudit Règlement est l'art. 31, dont voici le texte:

Tout navire dans le port est soumis à l'autorité et aux ordres du Conseil en ce qui concerne son déplacement et l'endroit qu'il doit occuper.

Cependant, les dispositions de l'art. 42 sont spécialement pertinentes dans la présente affaire. Celui-ci se lit comme suit:

42. (1) Le présent article s'applique au port de Montréal.

(2) Un navire ne peut entrer dans le port par le canal de Lachine ou par la voie maritime du Saint-Laurent qu'à l'époque autorisée par le Conseil.

(3) Tout navire qui descend dans le chenal de la voie maritime* a la priorité de passage sur tout navire qui entre dans la voie maritime ou qui en sort.

(4) Un navire ne peut, en aucun temps, quitter un poste ou un mouillage dans le port sans avoir au préalable obtenu la permission du maître de port au plus quinze minutes avant le déplacement.

*Évidemment il faut lire «du Fleuve Saint-Laurent» comme l'indique le texte anglais.

(5) Where any vessel is delayed in moving from a berth or anchorage after permission to move has been obtained, that vessel shall notify the Harbour Master immediately and permission to leave the berth or anchorage must again be obtained when the vessel is ready to proceed.

In the present case the *Manchester Merchant* obtained permission to leave Jacques Cartier Pier at about 2335 hours on the 2nd of December from J. P. Bourque, the Traffic Officer who was on duty at the Harbour Master's office until midnight. In giving this permission Bourque at the same time told the *Manchester Merchant* to proceed with care as three vessels would be making their way up the harbour, *Bayshell*, which was already in the harbour, *Donnacona*, a larger freighter which was about to come out of the Seaway, and *Lionel* which was still in the Seaway Lock on her way down. At this time the *Manchester Merchant* was told to proceed with care as *Donnacona* was coming out of the Seaway and would wait below Jacques Cartier Bridge for her to pass. As the event turned out, the *Manchester Merchant* was delayed at her mooring and did not cast off her last tug until 0027. Until shortly before this the *Donnacona* remained stationary to the north of the Seaway entrance and during the whole period until shortly before her final departure, it appears that the *Manchester Merchant* was out of radio contact with the other ships and with the Harbour Master's office. The first that was heard of her was a message which she passed to the *Bayshell* at 0015 saying that she had committed herself to leaving.

The point of collision between the two ships is not fixed with absolute accuracy, but I am satisfied that it took place in the St. Lawrence ship channel well to the east of mid-channel. I am confirmed in this view in the first place by the pleadings where the plaintiff (*Lionel*) describes the point of collision as:

In the Harbour of Montreal about $\frac{1}{2}$ mile down stream from Jacques Cartier Bridge on the eastern limit of the channel

(5) Si le déplacement du navire est retardé après obtention de la permission de quitter un poste ou un mouillage, ce navire doit en informer immédiatement le maître de port et il devra obtenir une nouvelle permission pour quitter le poste ou le mouillage lorsqu'il sera prêt à le faire.

Dans le cas qui nous occupe, le *Manchester Merchant* avait reçu de l'agent du trafic J. P. Bourque, de garde jusqu'à minuit au bureau du maître du port, l'autorisation de quitter le quai Jacques-Cartier vers 2355 heures, le 2 décembre. En accordant cette permission au *Manchester Merchant*, Bourque l'a également averti de se déplacer avec prudence parce que trois autres navires remonteraient dans le port: le *Bayshell*, qui s'y trouvait déjà, le *Donnacona*, un grand cargo qui était sur le point de sortir de la voie maritime, et le *Lionel*, qui descendait le canal de la voie maritime mais n'en était pas encore sorti. À ce moment-là, on a averti le *Manchester Merchant* de naviguer avec prudence, car le *Donnacona* sortirait de la voie maritime et attendrait en aval du pont Jacques-Cartier le passage du *Manchester Merchant*. Or, il est arrivé que le *Manchester Merchant* a subi un retard à quitter son poste d'amarrage et ne s'est détaché de son dernier remorqueur qu'à 0027 heures. Presque jusqu'à ce moment-là, le *Donnacona* est resté sur place, au nord de l'entrée de la voie maritime et, pendant tout cet intervalle et jusqu'à très peu de temps avant que le *Manchester Merchant* parte enfin, il appert que ce dernier avait perdu tout contact radio avec les autres navires et avec le bureau du maître du port. Sa première communication a été un message au *Bayshell* à 0015 heures, l'informant qu'il partait définitivement.

Le lieu de l'abordage n'a pu être fixé avec une précision absolue, mais je suis persuadé qu'il s'est produit dans le chenal navigable bien à l'est du milieu. Ce qui me confirme dans cette opinion, c'est d'abord cette partie de procédures écrites dans lesquelles le demandeur (le *Lionel*) situe l'abordage:

[TRADUCTION] Dans le port de Montréal, à environ un demi-mille en aval du pont Jacques-Cartier, à l'extrémité est du chenal.

and the defendants place it

In the Harbour of Montreal well to the east of mid-Channel in the vicinity of the position of Spar Buoy 193½M.

The position of the collision well to the east of mid-channel is also confirmed by the following finding of the learned trial judge:

At three minutes past midnight, the morning of December 3, 1963, the *Lionel* left St. Lambert Lock, went down the Seaway to the entrance to the Ship Channel, turned around Buoy 193M, entered the Ship Channel, and proceeded to some point near Buoy 193½M. At twenty-seven minutes past midnight, the same morning, the *Manchester Merchant*, having been assisted from her berth at Jacques Cartier Pier by two tugs and being in the Upper Harbour just off Jacques Cartier Pier, dropped her second tug and proceeded downriver through St. Mary's Rapids, under Jacques Cartier Bridge and through the St. Lawrence Ship Channel below that bridge, until she reached the same point near Buoy 193½M. At that point, the two vessels came into collision at approximately thirty-eight minutes past midnight.

The learned trial judge proceeded to consider at very considerable length the evidence given by the pilots and masters of both the *Lionel* and the *Manchester Merchant* and having already stated that he had not gained any impression as to the truthfulness of these witnesses based on their behaviour in the witness box, he went on to make certain findings against the *Lionel*, the most outstanding of which reads as follows:

Finally, the *Lionel* was at fault, even if she would otherwise have been justified in leaving the Seaway without knowing that the *Manchester Merchant* was so situated as to make it safe to do so, in committing herself to a course on the eastern side of the St. Lawrence Ship Channel without having made a prior arrangement with the downbound vessel, the *Manchester Merchant* that she do so. . . . In this case it seems clear that, although the *Lionel* was, in the state of its knowledge when it emerged from the Seaway, taking a chance in doing so, if it had followed the ordinary rule of the road and crossed over to the west side of the channel to proceed up to its berth, it would have been able to do so with perfect safety. *I find, therefore, that the Lionel was*

et les défendeurs le placent:

[TRADUCTION] Dans le port de Montréal, très à l'est du milieu du chenal, dans le voisinage de la bouée balise n° 193 ½-M.

Cette situation du point d'abordage à l'est du milieu du chenal est également confirmée par le savant juge du procès lorsqu'il a dit dans ses motifs:

[TRADUCTION] Le matin du 3 décembre 1963, à minuit et trois minutes, le *Lionel* a quitté l'écluse de Saint-Lambert. Il a descendu la voie maritime jusqu'à l'entrée du chenal navigable, a contourné la bouée n° 193-M, est entré dans le chenal et a poursuivi sa course jusqu'à un point près de la bouée n° 193 ½-M. Le même matin, à minuit et vingt-sept minutes, le *Manchester Merchant*, que deux remorqueurs avaient toué de son poste d'amarrage au quai Jacques-Cartier et qui se trouvait à l'extrémité amont du port à proximité du quai Jacques-Cartier, s'est dégagé de son second remorqueur et a descendu le courant en passant par les rapides de Sainte-Marie, sous le pont Jacques-Cartier et par le chenal navigable du Saint-Laurent en aval du pont, pour atteindre le même point près de la bouée n° 193 ½-M. C'est là que s'est produit l'abordage, à minuit et trente-huit minutes environ.

Le savant juge de première instance a ensuite fait une très longue étude des témoignages du pilote et du capitaine de chacun des navires *Lionel* et *Manchester Merchant* et, ayant déjà déclaré que leur comportement au cours de leur témoignage ne lui avait pas permis de juger de leur crédibilité, il a ensuite décidé à l'encontre du *Lionel*, la plus importante de ses conclusions étant la suivante:

[TRADUCTION] Enfin, même s'il avait par ailleurs été fondé à sortir de la voie maritime sans savoir si la position du *Manchester Merchant* était telle qu'il le pouvait sans danger, le *Lionel* était en faute lorsqu'il a décidé de poursuivre sa course du côté est du chenal navigable sans entente préalable avec le navire en route vers l'aval, le *Manchester Merchant*, sur la route qu'il allait prendre. . . . Même si en cette affaire, vu le peu de renseignements qu'il possédait à ce moment-là, le *Lionel* a couru un risque en sortant de la voie maritime, il semble clair qu'il aurait pu le faire en toute sécurité s'il avait observé les règles ordinaires de la route et avait traversé du côté ouest du chenal pour ensuite aller à son poste d'amarrage. *Je suis donc d'avis que le Lionel s'est*

guilty of a breach of the applicable regulations and of good seamanship in going to the east side of the channel instead of the west side and that that was a proximate cause of the accident.

The italics are my own.

The learned trial judge, after a very elaborate reconstruction of the evidence concerning the movements of the two vessels in the St. Lawrence channel, proceeded to find that the *Lionel* was not at all relevant times on the eastern edge of the channel. Notwithstanding this last finding, I am satisfied that after rounding Buoy 193M the *Lionel* remained on the far eastern side of the channel following the *Donnacona* which passed the *Manchester Merchant* starboard to starboard. The real issue in this case is whether under the circumstances the *Manchester Merchant*, which had a wide reach of the river on its port side, was justified in coming across the mid-channel line and occupying waters through which it knew, or ought to have known, the *Lionel* was passing or was about to pass.

The learned trial judge obviously thought that the *Manchester Merchant* was bound to the strict observation of Rule 25(a) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea which is applicable in Canada by virtue of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1952, c. 29, and which reads as follows:

In a narrow channel every power-driven vessel when proceeding along the course of the channel shall, when it is safe and practicable, keep to that side of the fairway or mid-channel which lies on the starboard side of such vessel.

It is obvious that the pilot and the master of the *Manchester Merchant* had decided to force a passing in accordance with this Rule irrespective of the circumstances and they appear to have paid scant heed to the provisions of Rules 27, 29 and 30 of the Regulations. Rule 27 reads:

In obeying and construing these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, *and to any special circumstances*, including

rendu coupable d'une infraction aux règles applicables et à celles de la bonne navigation en poursuivant sa course du côté est du chenal, plutôt que du côté ouest, et que cela a été une cause directe et immédiate de l'accident.

Les italiques sont de moi.

Après une reconstruction fort détaillée de la preuve relative au mouvement des deux navires dans le chenal navigable du Saint-Laurent, le savant juge de première instance a conclu que le *Lionel* n'a pas serré de près le côté est du chenal pendant toute la période pertinente. Nonobstant cette conclusion, je suis persuadé qu'après avoir doublé la bouée n° 193-M, le *Lionel* est resté bien à l'est dans le chenal, à la suite du *Donnacona* qui a croisé le *Manchester Merchant* tribord par tribord. La vraie question en cette affaire est de savoir si, dans ces circonstances, le *Manchester Merchant*, qui disposait de beaucoup d'espace pour manœuvrer à bâbord, avait le droit de traverser le centre du chenal et d'occuper la voie d'eau dans laquelle il savait, ou aurait dû savoir, que le *Lionel* faisait route ou était sur le point de passer.

Le savant juge de première instance a évidemment estimé que le *Manchester Merchant* était tenu à la stricte observation de la règle 25(a) des *Règles internationales pour prévenir les abordages en mer*, en vigueur au Canada d'après la *Loi sur la marine marchande* S.R.C. 1952, c. 29, et dont voici le texte:

Tout navire à propulsion mécanique faisant route dans les passes étroites doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger, prendre la droite du chenal ou du milieu du passage.

Il est évident que le capitaine et le pilote du *Manchester Merchant* ont décidé de se frayer un passage conformément à la règle précitée, sans égard aux circonstances, et ils ne semblent guère avoir tenu compte des règles 27, 19 et 30. La règle 27 se lit comme suit:

En appliquant et en interprétant les présentes Règles, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et d'abordage, *ainsi que de toutes*

the limitations of the craft involved, which may render a departure from the above Rules necessary in order to avoid immediate danger.

Rule 29 reads:

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, 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 seamen, or by the special circumstances of the case.*

The italics are my own.

Rule 30 reads:

Nothing in these Rules shall interfere with the operation of a special rule duly made by local authority relative to the navigation of any harbour, river, lake, or inland water, including a reserved seaplane area.

The effect of Rule 27 is, in my view, accurately described in Marsden's *The Law of Collisions at Sea*, 11th ed., at para. 867, where it is said:

Rule 27, in fact, merely states the general principle, which, it is submitted, would prevail in the absence of such a rule. The principle was thus stated by Best C.J.: (in *Handasyde v. Wilson* (1828) 3 Car. & P. 528)

Although there may be a rule of the sea, yet a man who has the management of one ship is not to be allowed to follow that rule to the injury of a vessel of another, where he could avoid the injury by pursuing a different course.

The "special circumstances" which in my opinion governed this case and which were apparently not appreciated by the *Manchester Merchant* were:

(i) that the two vessels were operating in the Harbour of Montreal subject to the *National Harbours Board Act* operating Regulations which, in my opinion, constitute special rules "duly made by local authority relative to the navigation of" Montreal "harbour...";

circonstances particulières, y compris les possibilités des navires et hydravions en jeu, qui peuvent entraîner la nécessité de s'écarter des Règles ci-dessus pour éviter un danger immédiat.

La règle 29:

Rien de ce qui est prescrit dans les présentes Règles ne doit exonérer un navire ou un hydravion améri, ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet de *toutes précautions que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.*

Les italiques sont de moi.

La règle 30:

Rien dans les présentes Règles ne doit entraver l'application des règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque, y compris les plans d'eau réservés aux hydravions.

Dans Marsden, *The Law of Collisions at Sea*, 11^e éd., par. 867, les effets de la règle 27 sont, à mon avis, décrits avec exactitude:

[TRADUCTION] En fait, la règle 27 ne fait que rappeler le principe général qui, nous semble-t-il, l'emporterait en l'absence d'une telle règle. Ce principe, le Juge en chef Best l'a énoncé ainsi (dans *Handasyde v. Wilson* (1828) 3 Car. & P. 528):

Même s'il existe une règle maritime, celui qui est maître d'un navire n'a quand même pas le droit de mettre en danger un autre navire, afin d'observer cette règle, s'il peut éviter l'accident en agissant autrement.

Les «circonstances particulières» qui devaient, à mon avis, servir de guide en cette affaire et que le *Manchester Merchant* ne semble pas avoir appréciées à leur juste valeur sont les suivantes:

(i) Les deux navires évoluaient dans le port de Montréal et étaient soumis aux Consignes d'exploitation du *Conseil des ports nationaux*; à mon avis, ces Consignes constituent des règles spéciales «dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade», le port de Montréal.

(ii) that the pilot and master of the *Manchester Merchant* were aware just after they had left their tugs to get underway down the harbour from Jetty No. 2 that the *Lionel* would be at the Seaway entrance in five minutes where it would make a turn hard to port and follow the *Donnacona* upbound.

In commenting on the effect given to the "Narrow Channel Rule" in the Harbour of Montreal, the learned trial judge observes:

An important fact in connection with navigation in Montreal Harbour, in so far as the present matter is concerned, is that, by reason of the nature of the current in St. Mary's Rapids above Jacques Cartier Bridge and in the Ship Channel from Jacques Cartier Bridge to Buoy 195M, a downbound vessel would have had such difficulty in negotiating a meeting with an upbound vessel, if each vessel followed the ordinary rule of keeping to that side of the channel that lies on the starboard side of the vessel, that it was a universally accepted rule that upbound vessels in this area kept to the east side of the channel and left the balance of the channel free for the vessel that was riding the current downstream. While the evidence is that such was the invariable practice in the Ship Channel in St. Mary's Rapids above Jacques Cartier Bridge, and from that bridge down to Buoy 195M, that practice did not apply from Buoy 195M to Buoy 193M. With reference to that part of the Ship Channel, there is a substantial body of evidence that it was not uncommon for vessels coming out of the Seaway to meet downbound vessels starboard to starboard, but all of this evidence, including the evidence of the pilot on the *Lionel*, leads me to the conclusion that this was always done at the choice of the downbound vessel and after prior arrangement with that vessel.

The fact that there is some evidence from which the learned trial judge appears to have inferred that whenever there was a starboard to starboard passing between Buoy 195M and 193M it was "always done at the choice of the downbound vessel and after prior arrangement with that vessel" seems to me to lose its force when considering a vessel such as the *Lionel* which was proceeding into and up the channel under orders from the representative of the National Harbours Board "to follow the *Donnacona* up-

(ii) Tout de suite après avoir laissé leurs remorqueurs pour se mettre en route de la jetée n° 2 vers l'aval du port, le pilote et le capitaine du *Manchester Merchant* ont su que le *Lionel* serait, dans cinq minutes, à l'entrée de la voie maritime où il exécuterait un virage court à bâbord et suivrait le *Donnacona* qui remontait.

Au sujet de l'application de la règle sur les passes étroites dans le port de Montréal, le savant juge de première instance a fait observer:

[TRANSLATION] En l'instance, une particularité du trafic dans le port de Montréal constitue un fait important: vu la force du courant dans les rapides de Sainte-Marie, en amont du pont Jacques-Cartier, et dans le chenal navigable, du pont Jacques-Cartier à la bouée n° 195-M, un navire descendant le courant éprouverait une telle difficulté à manœuvrer pour croiser un navire le remontant, si chacun d'eux observait la règle générale lui enjoignant de se tenir à sa droite du chenal, que la règle universellement suivie c'est que le navire faisant marche vers l'amont dans cette zone se tient du côté est du chenal, laissant ainsi le reste du chenal libre au navire faisant route vers l'aval. Même si la preuve a démontré que telle était la pratique immuable pour le chenal navigable, dans les rapides de Sainte-Marie en amont du pont Jacques-Cartier, et du pont à la bouée n° 195-M, cette pratique n'était pas suivie de la bouée n° 195-M à la bouée n° 193-M. Pour cette partie du chenal, des éléments considérables de preuve ont établi qu'il n'était pas rare de voir des navires sortant de la voie maritime croiser tribord par tribord des navires descendant le courant, mais tous ces témoignages, y compris celui du pilote du *Lionel*, m'amènent à conclure que cette manœuvre était toujours laissée au choix du navire descendant le courant et ne s'exécutait qu'après entente avec lui.

Même si certains éléments de preuve pouvaient permettre au savant juge de première instance de conclure que chaque fois que se produisait un croisement tribord par tribord entre les bouées nos 195-M et 193-M, [TRANSLATION] «cette manœuvre était toujours laissée au choix du navire descendant le courant et ne s'exécutait qu'après entente avec lui», ce fait me semble perdre son poids lorsque l'on considère qu'un navire comme le *Lionel* était en marche dans le chenal vers l'amont sur des ordres reçus de

bound". In my opinion this latter order was tantamount to an order to proceed up the eastern side of the channel, which was the course that the *Donnacona* followed and that the Harbours Board representative expected it to follow.

At the time and place in question all vessels concerned were operating subject to the control and orders of the Harbours Board as required by s. 31 of By-law A-1 to which I have hereinbefore referred.

Traffic Officer Bourque, who was on duty until midnight and who gave the first order to the *Lionel* "to follow the *Donnacona*..." was asked:

Q. But you had in mind that the *Donnacona* would be on her way and you were referring to the south side, were you?

A. Well, yes.

Q. Or what has been referred to in this case as the east side?

A. The east side, yes. . . .

Q. And do you have in mind where the *Lionel* was likely to go, what side of the river?

A. Yes, I would think that the *Lionel*, myself, having come out, would go to the south side—having come out in the river. I do not say the ship should have done that but you asked me for my own idea.

It is, I think, significant that Mr. Bourque's tour of duty ended at midnight and that almost his last message on the night in question was a call from the *Lionel* to tell him that this vessel had been released from the Seaway Lock and was on her way down the Seaway. In his direct examination Mr. Bourque stated he advised the *Lionel* to proceed slowly to give a chance to the *Manchester Merchant* to clear the Seaway entrance and his message continued:

The ship will be passing the Clock Tower at any minute now. The *Donnacona* is waiting below the Bridge for the *Manchester Merchant* so follow the *Donnacona* as it is going to Berth 7 West.

Bourque's evidence must be viewed in light of the fact that from the time he gave the *Man-*

l'agent compétent du Conseil des ports nationaux [TRADUCTION] «de suivre le *Donnacona* vers l'amont». À mon sens, ces instructions équivalaient à un ordre de remonter du côté est du chenal, ce que faisait le *Donnacona*, et ce que l'agent du Conseil s'attendait qu'il fasse également.

Au temps et au lieu en question, tous les navires en cause naviguaient sous l'autorité et les ordres du Conseil des ports nationaux, conformément aux dispositions de l'art. 21 du Règlement A-1 précité.

A l'agent du trafic Bourque, qui était de garde jusqu'à minuit et qui a, le premier, donné l'ordre au *Lionel* de suivre le *Donnacona*, on a posé les questions suivantes:

[TRADUCTION] Q. Mais vous ne perdiez pas de vue que le *Donnacona* serait en mouvement et vous vouliez parler du côté sud, n'est-ce pas?

R. Eh bien, oui.

Q. Ou encore, à ce qu'on a appelé le côté est au cours de l'enquête?

R. Le côté est, oui. . . .

Q. Et savez-vous où le *Lionel* devait vraisemblablement aller, de quel côté du fleuve?

R. Oui, moi je penserais qu'en sortant, le *Lionel* se dirigerait du côté sud,—en sortant dans le fleuve. Je ne dis pas que c'est ce que le navire aurait dû faire, mais vous m'avez demandé mon idée.

Fait significatif à mon sens, le tour de garde de M. Bourque prenait fin à minuit et l'un des derniers messages cette nuit-là, c'est le *Lionel* qui le lui a adressé, pour lui dire qu'il était sorti de l'écluse et qu'il descendait la voie maritime. Au cours de son interrogatoire, M. Bourque a déclaré avoir avisé le *Lionel* d'avancer lentement pour permettre au *Manchester Merchant* de dégager l'entrée de la voie maritime; son message au *Lionel* poursuivait:

[TRADUCTION] Le navire arrivera à la hauteur de la Tour des marins d'une minute à l'autre. Le *Donnacona* attend le *Manchester Merchant* en aval du pont; alors, suivez le *Donnacona* qui va au quai n° 7 ouest.

Il faut analyser le témoignage de Bourque en ne perdant pas de vue le fait qu'à partir du

chester Merchant permission to leave her berth at 2340 until he went off duty he was under the impression that that vessel had left her berth and was on her way down the river, whereas she did not leave until after he had gone off duty.

At 12 o'clock Mr. Dénommé relieved Mr. Bourque in the Harbour Master's office and remained there during all the times relevant to this accident. Mr. Dénommé's instructions to the *Lionel* are the only ones which were given after it was known that the *Manchester Merchant* had been held up. He said of these instructions:

... I called the ship *Lionel* and let her know about the *Manchester Merchant* coming down from the Upper Harbour, to keep an eye and watch for her and to follow the *Donnacona*, behind the *Donnacona*, to follow the *Donnacona* upbound.

In answer to questions by the Court, Mr. Bourque explained that his use of the word "FOLLOW", when he told the *Lionel* to "follow the *Donnacona*...", was intended to convey nothing more than that the *Lionel* was to let the *Donnacona* proceed before she started up the river and he agreed with a statement made by the learned trial judge that he did not have in mind that he was telling the *Lionel* to follow whatever course the *Donnacona* followed. Even if this qualification of his evidence were accepted, it does not apply, to the evidence of Mr. Dénommé who made no such equivocation, and who was the only traffic officer whose orders were given after the *Manchester Merchant* left her berth.

In assigning negligence to the *Lionel* before she made her turn at the Seaway Buoy, the learned judge and his assessors found that from 0015 hours the *Lionel* should have known that the *Manchester Merchant* was in the ship channel

moment où il a donné au *Manchester Merchant* la permission de quitter son amarrage à 2340 heures, il est demeuré sous l'impression que ce navire l'avait effectivement quitté et descendait le fleuve, alors qu'en fait il n'a quitté son amarrage qu'après le départ de Bourque, son tour de garde terminé.

A minuit, M. Dénommé est venu relever M. Bourque au bureau du maître du port; il est resté à son poste durant toute la période pertinente à l'accident. M. Dénommé est le seul à avoir donné des directives au *Lionel* après que le retard du *Manchester Merchant* eut été connu. Des directives en question, le témoin a dit:

[TRADUCTION] ... J'ai appelé le *Lionel* pour l'informer que le *Manchester Merchant* était parti de l'extrémité amont du port et descendait, pour l'avertir d'avoir l'œil ouvert et de faire attention à ce navire, et pour lui dire de suivre le *Donnacona*, de se tenir en arrière du *Donnacona*, de suivre le *Donnacona* qui remontait.

En réponse à des questions que lui posait le tribunal, M. Bourque a répondu qu'en utilisant le mot «SUIVRE» lorsqu'il a dit au *Lionel* de [TRADUCTION] «suivre le *Donnacona*...», sa seule intention était de faire comprendre au *Lionel* qu'il devait laisser le *Donnacona* passer le premier en remontant le fleuve avant de s'y engager lui-même; il s'est aussi déclaré d'accord avec un commentaire du savant juge de première instance sur le sens qu'il avait voulu donner au mot «suivre», à savoir qu'il n'avait pas voulu signifier au *Lionel* de faire exactement tout ce que ferait le *Donnacona*. Même si l'on acceptait de limiter ainsi la portée de son témoignage, la chose serait impossible dans le cas de M. Dénommé dont la déposition ne renferme pas cette équivoque et qui est le dernier agent du Conseil à avoir donné des directives après le départ du *Manchester Merchant* de son amarrage.

En taxant le *Lionel* de négligence antérieure à son virage à la «bouée de la voie maritime», le savant juge et ses assesseurs ont statué qu'à partir de 0015 heures, le *Lionel* aurait dû savoir que le *Manchester Merchant* faisait route dans

and should also have known, or could readily have ascertained, that that vessel would be coming down from Jacques Cartier Bridge in the period from 0035 to 0040 hours. The learned judge reaches this conclusion because there was a message from the Harbour Master's office to the *Bayshell* at 0015 hours saying that the *Manchester Merchant* had committed herself to leaving and he also appears to find that the *Lionel* should have called the Harbour Master's office for information. This finding is made against a background of the *Manchester Merchant* having been completely out of radio contact with all ships and with the Harbour Master's office for nearly an hour and having given no indication to any of the ships concerned, except the *Bayshell* that she was leaving.

As I have said, I consider that it is also highly significant that both the pilot and the master of the *Manchester Merchant* were aware just after they had left their tugs to get underway down the harbour from Jetty No. 2 that the *Lionel* was then passing Jacques Cartier Bridge in the Seaway and would be at the Seaway Buoy in five minutes where it would make a turn hard to port to follow the *Donnacona* upbound. The evidence of the *Manchester Merchant's* pilot in this regard reads as follows:

Q. And did you know where the *Lionel* was calling from at that time?

A. Well, he said he was passing Jacques Cartier Bridge.

Q. And would that be Jacques Cartier Bridge downbound?

A. That is right, in the Seaway.

Q. Right; so you are telling us now that, when you were at Jetty No. 2, the *Lionel* was in the vicinity of the Jacques Cartier Bridge?

A. So I heard; so I heard the fellow say.

Q. That is what you heard?

A. Yes.

le chenal navigable et aurait également dû savoir que ce navire descendrait en aval du pont Jacques-Cartier entre 0035 et 0040 heures, ou qu'il aurait facilement pu s'en assurer. Le savant juge a fondé cette conclusion sur le message lancé à 0015 heures par le bureau du maître du port au *Bayshell*, lui disant que le *Manchester Merchant* partait définitivement; il semble aussi avoir conclu que le *Lionel* aurait dû demander des renseignements au bureau du maître du port. Une telle conclusion ne cadre pas avec les faits prouvés, notamment: l'absence totale de communication radio entre le *Manchester Merchant* et tout autre navire ou le bureau du maître du port, pendant près d'une heure, et son défaut de faire part de l'heure exacte de son départ à aucun des navires intéressés, sauf au *Bayshell*.

Comme je l'ai déjà dit, je considère aussi comme très significatif le fait que, tout de suite après que le *Manchester Merchant* se fut dégagé de ses remorqueurs pour se mettre en marche de la jetée n° 2 vers l'aval, son pilote et son capitaine étaient tous deux au courant que le *Lionel* passait à ce moment-là sous le pont Jacques-Cartier dans la voie maritime et arriverait cinq minutes plus tard à la hauteur de la «bouée de la voie maritime» où il aurait à faire un virage court à bâbord pour suivre le *Donnacona* qui remontait le fleuve. Le pilote du *Manchester Merchant* a témoigné sur ce point comme suit:

[TRADUCTION] Q. Saviez-vous d'où le *Lionel* appelait à ce moment-là?

R. Eh bien, il a dit qu'il passait sous le pont Jacques-Cartier.

Q. Ce serait le pont Jacques-Cartier, en descendant?

R. C'est cela, dans la voie maritime.

Q. Bien vous nous dites maintenant que, alors que vous étiez à la hauteur de la jetée n° 2, le *Lionel* était dans le voisinage du pont Jacques-Cartier?

R. C'est ce que j'ai entendu dire; c'est ce que j'ai entendu cet homme dire.

Q. C'est ce que vous avez entendu?

R. Oui.

Q. And what was that message again that you heard, pilot?

A. Well, the *Lionel* called the Harbour Master; and the Harbour Master told him to go on Channel 12, to switch over to Channel 12. And I switched over to Channel 12 and the *Lionel* requested permission or was reporting himself as a matter of fact to be passing Jacques Cartier Bridge.

Q. Yes.

A. And he would be at the Seaway buoy in five (5) minutes, turning around up to 29.

Q. Yes? And I think you used the expression this morning "on the port wheel"?

A. Yes, on the port wheel, that is right?

Q. And is it common practice for pilots, either Harbour Pilots or River Pilots, to say whether they are going to go on the port wheel or the starboard wheel or anything else?

A. Oh, yes, very common.

Q. Why should they do that?

A. (Shrugs his shoulders).

Q. What did it mean to you when he stated that?

A. Turn hard to port.

Q. Turn hard to port on the buoy?

A. Yes.

Even if it be assumed that the *Lionel* knew that the *Manchester Merchant* was on its way down the river, I do not, with all respect, agree with the learned trial judge and his assessors that it follows that the *Lionel* should have held up at the Seaway entrance until the *Manchester Merchant* had passed. It is true that s. 42(3) of the relevant National Harbours Board By-law provides that:

Every vessel which is proceeding downstream in the St. Lawrence Ship Channel shall have the right of way over any vessel entering or leaving the St. Lawrence Seaway.

This section, however, does not, in my opinion, take precedence over the controlling effect of orders issued by the representative of the National Harbours Board, and in any event it

Q. Encore une fois, quel est le message que vous avez entendu, M. le pilote?

R. Eh bien; le *Lionel* a appelé le bureau du maître du port et celui-ci lui a dit de passer au canal 12, de changer pour 12. Je suis passé au canal 12 et le *Lionel* demandait l'autorisation, ou il rapportait le fait qu'il passait sous le pont Jacques-Cartier.

Q. Oui.

R. . . . et qu'il arriverait à la hauteur de la «bouée de la voie maritime» dans cinq (5) minutes, et la contournerait pour aller au 29.

Q. Oui? Je crois que, ce matin, vous avez utilisé l'expression «à bâbord»?

R. Oui, à bâbord, c'est cela.

Q. Est-ce pratique courante pour les pilotes, du port, ou du fleuve, de dire qu'ils vont «à bâbord» ou «à tribord», ou autre chose?

R. Oh oui, c'est courant.

Q. Pourquoi font-ils cela?

R. (Le témoin hausse les épaules).

Q. Qu'avez-vous compris lorsqu'il s'est exprimé ainsi?

R. Virage court à bâbord.

Q. Virage court à bâbord, à la bouée?

R. Oui.

Même si l'on présume que le *Lionel* savait que le *Manchester Merchant* descendait le fleuve, je ne puis, en toute déférence, conclure avec le savant juge de première instance et ses assesseurs qu'il s'ensuit que le *Lionel* aurait dû attendre à l'entrée de la voie maritime que le *Manchester Merchant* soit passé. Il est vrai que l'art. 42(3) du règlement pertinent du Conseil des ports nationaux décrète que:

Tout navire qui descend dans le chenal de la voie maritime* a la priorité de passage sur tout navire qui entre dans la voie maritime ou qui en sort.

À mon avis, cet article n'a toutefois pas priorité sur l'autorité prépondérante des ordres donnés par l'agent compétent du Conseil des ports nationaux. Quoi qu'il en soit, il me paraît inexact

* Évidemment il faut lire «du Fleuve Saint-Laurent».

does not appear to me to be accurate to describe the *Lionel* as a "vessel entering or leaving the St. Lawrence Seaway". Some time before the collision the *Lionel* had left the Seaway, rounded Buoy 193M and travelled approximately 2,100 feet on the eastern side of the channel.

For these reasons I am of opinion that the *Lionel* was under no duty to hold up in the Seaway until she had ascertained where the *Manchester Merchant* was and had satisfied herself that it was safe to proceed out of the Seaway. The *Lionel* had orders to follow the *Donnacona* and was making a course up the eastern side of the ship channel. She was entitled to assume that these emanated from a source which was familiar with the traffic situation in the Channel and what is more she was bound to follow these orders. On the other hand, the *Manchester Merchant* was well aware that the *Lionel* was coming around "hard to port" at the Seaway Buoy and she should have known that the smaller vessel was under orders to follow the *Donnacona*.

I am satisfied that the *Lionel* was on the far eastern side of the ship channel and that as the *Manchester Merchant* approached that vessel had almost the whole reach of the river clear on her port side. Instead of taking advantage of the safe water available to her, she elected to go to the eastward which took her into the very waters in which she must have known that the *Lionel* was navigating. The *Manchester Merchant* in my opinion failed to pay regard to the special circumstances which rendered a departure from the Narrow Channel Rule "necessary in order to avoid immediate danger". (See Rule 27). This in my opinion was the negligence which caused the collision and I do not consider it necessary to examine the details of the period immediately preceding the collision in order to determine where the fault lies. Liability for this collision depends, in my opinion, upon the answer to the same question which was posed by Willmer J.

de décrire le *Lionel* comme un «navire qui entre dans la voie maritime ou qui en sort». Quelque temps avant l'abordage, le *Lionel* avait quitté la voie maritime, contourné la bouée n° 193-M et parcouru environ 2,100 pieds du côté est du chenal.

Pour tous ces motifs, je suis d'avis que le *Lionel* n'était pas tenu d'attendre dans la voie maritime jusqu'à ce qu'il se soit assuré de la position exacte du *Manchester Merchant* ou ait acquis la certitude qu'il pouvait sans danger sortir de la voie maritime. Le *Lionel* avait reçu l'ordre de suivre le *Donnacona* et remontait le fleuve en longeant le côté est du chenal navigable. Il avait droit de présumer que l'ordre qu'il avait reçu émanait de quelqu'un qui connaissait la situation du trafic dans le chenal et bien plus, il avait la stricte obligation d'obéir aux ordres reçus. D'autre part, le *Manchester Merchant* était parfaitement au courant que le *Lionel* arrivait à la «bouée de la voie maritime» et y exécutait un virage court à bâbord et il aurait dû savoir que ce navire plus petit, avait ordre de suivre le *Donnacona*.

Je suis convaincu que le *Lionel* longeait le côté est du chenal navigable et que le *Manchester Merchant* qui s'en approchait pouvait disposer de presque toute la largeur du fleuve pour manœuvrer à bâbord. Au lieu de prendre avantage de cet espace où il pouvait avancer en toute sécurité, il a choisi de s'en aller vers l'est, s'avancant ainsi dans l'espace navigable où il devait savoir que le *Lionel* évoluait. À mon avis, le *Manchester Merchant* a fait défaut de tenir compte des «circonstances particulières» qui l'obligeaient à s'écarter de la règle applicable aux passes étroites «pour éviter un danger immédiat» (Voir la règle 27). C'est cette négligence qui, à mon avis, a été cause de l'abordage et j'estime inutile de revoir en détail le laps de temps qui a précédé immédiatement l'abordage pour décider à qui imputer la faute. Pour décider à qui incombe la responsabilité de l'abordage, je suis d'avis qu'il faut répondre à la même question

in *The Billings Victory*², i.e., "Which of the two vessels created the position of difficulty?" In my opinion the difficulty in this case was solely occasioned by the *Manchester Merchant* moving to the eastern side of the river.

For these reasons I am of opinion that the *Manchester Merchant* was solely to blame for the collision and for the consequent loss of the motor vessel *Lionel*. I would accordingly allow this appeal, set aside the judgment of the Exchequer Court of Canada and maintain the appellant's action for damages and direct that, failing agreement between the parties as to the amount of such damages, there shall be a reference to the proper officer of the Exchequer Court to assess the same.

The appellants will have their costs in this Court and in the Exchequer Court of Canada and in respect of any reference taken in accordance herewith.

Appeal allowed with costs.

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

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

qu'a posée le Juge Willmer dans *The Billings Victory*², savoir: [TRADUCTION] «Lequel des deux navires a créé la situation dangereuse?» À mon avis, c'est uniquement le *Manchester Merchant* qui a provoqué le danger, en passant au côté est du fleuve.

Pour ces motifs, je suis d'avis que seul le *Manchester Merchant* est à blâmer pour l'abordage et la perte du navire à moteur *Lionel* qui s'ensuivit. Par conséquent, je suis d'avis d'accueillir le pourvoi, d'infirmar le jugement de la Cour de l'Échiquier du Canada et de maintenir l'action en dommages des appelants; je suis également d'avis que la Cour ordonne qu'à défaut d'une entente entre les parties sur le quantum des dommages, cette question soit déferée au fonctionnaire compétent de la Cour de l'Échiquier du Canada pour en faire l'estimation.

Les appelants ont droit aux dépens en cette Cour et en Cour de l'Échiquier du Canada, aussi bien qu'aux dépens afférents à la détermination du montant des dommages selon l'ordonnance ci-dessus.

Appel accueilli avec dépens.

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

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

² (1949), 82 L.I.L. Rep. 877 at 883.

² (1949), 82 L.I.L. Rep. 877 à la p. 883.