

T-448-94

T-488-94

Oak Bay Marine Group, Oak Bay Marina Ltd. and Sealand of the Pacific Ltd. (*Plaintiffs*)

Oak Bay Marine Group, Oak Bay Marina Ltd. et Sealand of the Pacific Ltd. (*demandereses*)

v.

a c.

Margaret Jackson and Floyd Jackson and All Other Persons Having Claims Against the Plaintiffs, the Ship "Ucluelet Princess" or the Fund hereby to be created (*Defendants*)

Margaret Jackson et Floyd Jackson et toutes les autres personnes ayant des réclamations contre les demandereses, le navire «Ucluelet Princess» ou le Fonds devant être créé (*défendeurs*)

INDEXED AS: OAK BAY MARINE GROUP v. JACKSON (T.D.)

RÉPERTORIÉ: OAK BAY MARINE GROUP c. JACKSON (1^{re} INST.)

Trial Division, Strayer J.—Vancouver, March 7 and 25, 1994.

c Section de première instance, juge Strayer—Vancouver, 7 et 25 mars 1994.

Maritime law — Practice — Motion to strike limitation of liability action commenced after judgment awarded for personal injuries sustained by passenger on defendant ship — Statement of defence not alleging limitation of liability — Although damage action alleging negligence of Master, crew, owner, operator of vessel, Trial Judge finding Master only negligent in navigation — Limitation action abuse of Court's process — Overlapping evidence, argument in two actions — Inefficient use of parties', Court's resources — Current practice to include limitation action as counter-claim or bring separate action before or shortly after commencement of action for damages.

Droit maritime — Pratique — Requête en radiation de l'action en limitation de responsabilité intentée après le prononcé d'un jugement relatif aux blessures corporelles subies par un passager à bord du navire défendeur — La défense n'a mentionné aucune limitation de responsabilité — Bien que l'action en dommages-intérêts ait allégué la négligence du capitaine, de l'équipage, du propriétaire et de l'exploitant du navire, le juge de première instance a conclu seulement à la négligence du capitaine dans la navigation — L'action en limitation de responsabilité est un emploi abusif des procédures de la Cour — Chevauchement des éléments de preuve et des arguments dans les deux actions — Utilisation inefficace des ressources de la Cour, des parties — La pratique courante consiste à inclure l'action en limitation comme demande reconventionnelle ou à engager une action distincte avant ou peu de temps après l'engagement de l'action en dommages-intérêts.

This was a motion to strike out this limitation of liability action on the ground that it was an abuse of the process of the Court. The plaintiffs were seeking to limit their liability under a judgment obtained by the defendants in the amount of \$160,645.25 for personal injuries sustained by Mrs. Jackson while a passenger on the *Ucluelet Princess*. The statement of claim alleged negligent navigation, negligent organization of the voyage, failure to provide competent crew, failure to supervise the operation of the vessel, and failure to provide proper information to passengers before departure. Neither the statement of defence nor subsequent amendments pleaded limitation of liability. The Trial Judge found that the only negligence was with respect to the manner of navigation. This action to limit liability was commenced after judgment was awarded. The plaintiffs relied upon *Canada Shipping Act*, subsection 575(1) which limits a shipowner's liability for damages where personal injury is caused to any person on the ship without his actual fault or privity. Section 576 deals with the procedure for asserting limitation of liability where "several claims are made or apprehended".

Il s'agit d'une requête en radiation de la présente action en limitation de responsabilité pour le motif que cette action constitue un emploi abusif des procédures de la Cour. Les demandereses cherchent à faire limiter leur responsabilité reconnue par un jugement rendu en faveur des défendeurs et qui accordait la somme de 160 645,25 \$ pour les blessures corporelles subies par M^{me} Jackson alors qu'elle voyageait à bord du navire *Ucluelet Princess*. La déclaration alléguait la navigation négligente, l'organisation négligente du voyage, l'omission de fournir un équipage compétent, de contrôler l'exploitation du navire et de fournir les renseignements appropriés aux passagers avant le départ. Ni la défense ni les modifications ultérieures n'ont plaidé la limitation de responsabilité. Le juge de première instance a conclu à l'existence d'une seule négligence, celle qui se rapportait à la manière dont se faisait la navigation. La présente action en limitation de responsabilité a été intentée après le prononcé du jugement. Les demandereses se sont appuyées sur le paragraphe 575(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui limite la responsabilité d'un propriétaire de navire en matière de dommages-intérêts lorsque des blessures sont causées à une personne à bord du navire sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de sa part. L'article

Held, the motion should be allowed.

The limitation action was an abuse of the process of the Court. There would be a substantial overlapping of evidence and argument in the original damages action and the limitation action. The Trial Judge was not called upon to determine specifically whether there was any "fault or privity" on the part of the other defendants, within the meaning of the *Canada Shipping Act*, because the limitation of liability claim was not before him. The way to have such matters addressed with the least expenditure of resources of the parties and the Court would have been to have the limitation matter tried at the same time as the claim for damages. *Prima facie* it would be an abuse of the process of the Court to force the defendants herein and the Court to go through a new trial with respect to essentially the same facts.

The current practice is either for owners and operators of defendant vessels to include with their defence a counter-claim for the purposes of limiting liability, or to bring a separate action before, or shortly after, the commencement of the action for damages and then to have the two tried together. All the evidence is then heard at the same time by the same judge while the necessary witnesses are all present. The plaintiffs have not explained why this action was not commenced before, and there were no special circumstances justifying this manner of proceeding.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

- Canada Shipping Act*, R.S.C., 1985, c. S-9, ss. 572(1), 575, 576, 577. ^g
Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, s. 39 (as am. by S.C. 1990, c. 8, s. 10).
Federal Court Rules, C.R.C., c. 663, R. 1012 (as am. by SOR/94-41, s. 10). ^h

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

DISTINGUISHED:

The Sisters (1876), 1 P.D. 281.

CONSIDERED:

Jackson v. Ucluelet Princess (The), [1994] F.C.J. No. 137 (QL); *Paterson Steamships, Ltd. v. Robin Hood Mills, Ltd.* (1937), 58 Ll. L. Rep. 33 (P.C.). ^j

576 porte sur la procédure permettant de revendiquer la limitation de responsabilité lorsque «plusieurs réclamations sont faites ou appréhendées».

Jugement: la requête doit être accueillie.

L'action en limitation est un emploi abusif des procédures de la Cour. Il y aurait, dans une mesure considérable, chevauchement des éléments de preuve et des arguments dans l'action initiale en dommages-intérêts et dans l'action en limitation. Le juge de première instance n'avait pas à trancher expressément la question de savoir s'il y avait eu «faute ou complicité» de la part des autres défendeurs, au sens de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, parce qu'il n'était pas saisi de l'action en limitation de responsabilité. La façon de faire aborder ces questions en économisant le plus les ressources des parties et de la Cour aurait consisté à faire juger la question de la limitation en même temps que l'action en dommages-intérêts. De prime abord, c'est faire un emploi abusif des procédures de la Cour que de forcer la Cour et les défendeurs dans la présente action à connaître un nouveau procès à l'égard essentiellement des mêmes faits.

La procédure courante est la suivante: soit que les propriétaires et exploitants des navires défendeurs incluent dans leur défense une demande reconventionnelle de limitation de responsabilité, soit qu'ils intentent une action distincte avant ou peu de temps après l'engagement de l'action en dommages-intérêts, et ils font ensuite juger les deux ensemble. Tous les témoignages sont alors entendus en même temps par le même juge pendant que les témoins nécessaires sont tous présents. Les demanderessees n'ont pas expliqué pourquoi la présente action n'a pas été intentée avant, et il n'existait aucune circonstance spéciale justifiant cette façon d'agir. ^f

LOIS ET RÈGLEMENTS

- Loi sur la Cour fédérale*, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 39 (mod. par L.C. 1990, ch. 8, art. 10).
Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985), ch. S-9, art. 572(1), 575, 576, 577.
Règles de la Cour fédérale, C.R.C., ch. 663, Règle 1012 (mod. par DORS/94-41, art. 10).

JURISPRUDENCE

DISTINCTION FAITE AVEC:

The Sisters (1876), 1 P.D. 281.

DÉCISIONS EXAMINÉES:

Jackson c. Ucluelet Princess (Le), [1994] F.C.J. n° 137 (QL); *Paterson Steamships, Ltd. v. Robin Hood Mills, Ltd.* (1937), 58 Ll. L. Rep. 33 (P.C.).

AUTHORS CITED

Roscoe, Edward Stanley. *The Admiralty Jurisdiction and Practice of the High Court of Justice*, 5th ed. by Geoffrey Hutchinson, London: Stevens & Sons Ltd., 1931.

MOTION to strike out the limitation of liability action commenced after judgment was awarded in the damages action, on the ground that it was an abuse of process of the Court. Motion allowed.

COUNSEL:

Thomas S. Hawkins for plaintiffs.
Gerald B. Stanford for defendants.

SOLICITORS:

Campney & Murphy, Vancouver, for plaintiffs.
Gerald B. Stanford, Victoria, for defendants.

The following are the reasons for order rendered in English by

STRAYER J: This is a motion by the defendants to strike out this limitation of liability action on the grounds that it is scandalous, frivolous or vexatious, that it constitutes a departure from a previous pleading, or that it is otherwise an abuse of the process of the Court. The motion also calls for the action to be struck out in respect of the plaintiffs, Oak Bay Marine Group and Oak Bay Marina Ltd., because they are not shipowners of the ship "*Ucluelet Princess*". This action was filed in the Court on March 2, 1994. In it, the plaintiffs seek to limit their liability under a judgment obtained by the defendants Mr. and Mrs. Jackson in action T-1865-90 in which, on February 4, 1994 [[1994] F.C.J. No. 137 (QL)], judgment was rendered in their favour against the present plaintiffs and others in the amount of \$160,645.25 plus interest and costs.

The background of these two actions is that while Mr. and Mrs. Jackson were passengers for purposes of fishing on the "*Ucluelet Princess*" on May 16, 1989, Mrs. Jackson suffered a severe fall. The vessel was headed into a large wave and when it cleared the crest of the wave it dropped into the following

DOCTRINE

Roscoe, Edward Stanley. *The Admiralty Jurisdiction and Practice of the High Court of Justice*, 5th ed. by Geoffrey Hutchinson, London: Stevens & Sons Ltd., 1931.

REQUÊTE en radiation de l'action en limitation de responsabilité intentée après qu'un jugement eut été rendu dans l'action en dommages-intérêts, pour le motif qu'il s'agissait d'un emploi abusif des procédures de la Cour. Requête accueillie.

AVOCATS:

Thomas S. Hawkins pour les demandereses.
Gerald B. Stanford pour les défendeurs.

PROCUREURS:

Campney & Murphy, Vancouver, pour les demandereses.
Gerald B. Stanford, Victoria, pour les défendeurs.

Ce qui suit est la version française des motifs de l'ordonnance rendus par

LE JUGE STRAYER: Il s'agit d'une requête introduite par les défendeurs pour faire radier la présente action en limitation de responsabilité pour le motif qu'elle est scandaleuse, futile ou vexatoire, qu'elle constitue une déviation d'une plaidoirie antérieure, ou qu'elle constitue par ailleurs un emploi abusif des procédures de la Cour. Il est aussi demandé dans la requête que l'action soit radiée à l'égard des demandereses Oak Bay Marine Group et Oak Bay Marina Ltd., parce qu'elles ne sont pas propriétaires du navire "*Ucluelet Princess*". La Cour a été saisie de la présente action le 2 mars 1994. Dans cette action, les demandereses cherchent à limiter la responsabilité que leur attribue le jugement prononcé en faveur des défendeurs M. et M^{me} Jackson dans l'action T-1865-90 le 4 février 1994 [[1994] F.C.J. n° 137 (QL)]. Ce jugement condamne les demandereses à l'instance et d'autres personnes au paiement de 160 645,25 \$, plus l'intérêt et les dépens.

Les faits de ces deux actions sont les suivants. Pendant que M. et M^{me} Jackson étaient, le 16 mai 1989, des passagers du navire "*Ucluelet Princess*" pour une excursion de pêche, M^{me} Jackson a fait une grave chute. Le navire après avoir franchi la crête d'une grosse vague est ensuite tombé dans son creux, proje-

trough, throwing the Jacksons in the air and then causing them to fall. As a result of her fall, Mrs. Jackson suffered a broken hip and other injuries. On June 28, 1990, the Jacksons commenced an action in this Court against the present plaintiffs plus certain others, including not only the owners and operators of the vessel but also those responsible for organizing and managing the excursion and accommodation package of which the voyage in question was a part. Without going into details, it is fair to say that that statement of claim alleged not only negligent navigation but also negligent organization of the voyage including the decision to set out on the day in question, failure to maintain the vessel in a seaworthy condition, failure to provide competent crew, failure to supervise the operation of the vessel, and failure to provide proper information to passengers before departure.

The statement of defence filed by the defendants in that action, plaintiffs in the present action, while denying liability said nothing concerning limitation of liability. Amendments to the statement of defence were later sought and obtained but none concerned limitation of liability.

That case was tried in June, 1993, the trial occupying six days. The Court did not, of course, have before it any pleadings concerning limitation of liability.

On February 4, 1994, judgment was given for the Jacksons in the amount of \$160,645.25. On March 2, 1994, this limitation action was begun.

The Trial Judge, MacKay J., specifically held that there was no negligence on the part of the defendants with respect to the decision to put out to sea. His only finding of negligence was with respect to the manner in which the Master of the vessel navigated. In brief, he found that the Master should have throttled back his engines much more rapidly when he saw the large wave approaching. There seems to be no other finding of negligence on the part of anyone.

Plaintiffs in the present action, almost five years since the accident and almost four years since the Jacksons sued them, have now commenced an action to limit their liability under section 575 of the

tant les Jackson en l'air et provoquant leur chute. Comme conséquence, M^{me} Jackson s'est fracturé la hanche et a subi d'autres blessures. Le 28 juin 1990, les Jackson saisirent cette Cour d'une action contre les demanderesse à l'instance et contre certaines autres personnes, y compris non seulement les propriétaires et exploitants du navire mais aussi les personnes responsables du programme d'excursion et d'hébergement dont le voyage en question faisait partie. Sans entrer dans les détails, il est juste de dire que la déclaration alléguait non seulement la navigation négligente, mais aussi l'organisation négligente du voyage, notamment la décision de partir le jour en question, l'omission de maintenir le navire en bon état de navigabilité, de fournir un équipage compétent, de contrôler l'exploitation du navire et de fournir les renseignements appropriés aux passagers avant le départ.

Dans leur défense dans cette action, les défenderesses, qui sont demanderesse à l'instance, niaient cette responsabilité sans mentionner aucune limite de cette responsabilité. Les modifications postérieures apportées à la défense, avec autorisation, ne se rapportaient pas à la limitation de la responsabilité.

Le procès de cette affaire, en juin 1993, a pris six jours. Bien entendu, la Cour ne disposait d'aucun acte de procédure relatif à la limitation de la responsabilité.

Le 4 février 1994, le jugement rendu accordait aux Jackson 160 645,25 \$. La présente action en limitation a été intentée le 2 mars 1994.

Le juge de première instance, le juge MacKay, a expressément statué qu'il n'y avait pas eu négligence de la part des défenderesses relativement à leur décision d'aller en mer. Sa seule conclusion de négligence se rapportait à la façon dont le capitaine du navire avait navigué. En bref, il a conclu que le capitaine aurait dû mettre le moteur au ralenti beaucoup plus vite lorsqu'il a vu arriver la grosse vague. Il semble qu'il n'y ait eu aucune autre conclusion de négligence de la part de qui que ce soit.

Les demanderesse dans la présente action, presque cinq ans depuis l'accident et presque quatre ans après l'action des Jackson, se fondent maintenant sur l'article 575 de la *Loi sur la marine marchande du*

*Canada Shipping Act*¹ alleging that their liability is limited to \$116,802. They assert the right to bring their limitation action at this time. They rely on subsection 575(1) of the *Canada Shipping Act*, which provides in part as follows:

575. (1) The owner of a ship, whether registered in Canada or not, is not, where any of the following events occur without his actual fault or privity, namely,

(a) where any loss of life or personal injury is caused to any person on board that ship . . .

liable for damages beyond the following amounts: . . . [Emphasis added.]

The limitation of liability is then to be calculated on the basis of the ship's tonnage.

The only provision of the *Canada Shipping Act* dealing with procedure for asserting such limitation of liability is the following:

576. (1) Where any liability is alleged to have been incurred by the owner of a ship in respect of any loss of life or personal injury, any loss of or damage to property or any infringement of any right in respect of which his liability is limited by section 575 and several claims are made or apprehended in respect of that liability, the Admiralty Court may,

(a) on the application of that owner, determine the amount of his liability and distribute that amount rateably among the several claimants;

(b) stay any proceedings pending in any other court in relation to the same matter; and

(c) proceed in such manner and subject to such regulations as to making persons interested parties to the proceedings, excluding any claimants who do not come in within a certain time, requiring security from the owner and the payment of any costs, as the court thinks just. [Emphasis added.]

It will be noted that this appears to apply only where "several claims are made or apprehended" and says nothing as to whether or when a separate action may be taken by the owner for this purpose. It only refers to acting "on the application of that owner." The only rule of Court [*Federal Court Rules*, C.R.C., c. 663, as am. by SOR/94-41, s. 10] specifically applicable, Rule 1012, says nothing as to when and in what circumstances that "application" may be made.

¹ R.S.C., 1985, c. S-9.

*Canada*¹ pour intenter une action en limitation de leur responsabilité, qu'ils estiment se limiter à 116 802 \$. Elles font valoir leur droit d'intenter leur action en limitation à ce moment. Elles s'appuient sur le paragraphe 575(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui prévoit notamment:

575. (1) Le propriétaire d'un navire, immatriculé ou non au Canada, n'est pas, lorsque l'un quelconque des événements suivants se produit sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de sa part, savoir:

a) mort ou blessures occasionnées à une personne à bord de ce navire . . .

responsable des dommages-intérêts au-delà des montants suivants . . . [C'est moi qui souligne.]

La limitation de la responsabilité est alors calculée en fonction du tonneau de jauge du navire.

La seule disposition de *Loi sur la marine marchande du Canada* qui vise la procédure permettant de revendiquer cette limitation de la responsabilité est la suivante:

576. (1) Lorsqu'il est allégué qu'une responsabilité a été encourue par le propriétaire d'un navire relativement à la mort ou à des blessures corporelles, ou à la perte ou l'avarie de biens ou à la violation de tout droit à l'égard desquels sa responsabilité est limitée par l'article 575, et que plusieurs réclamations sont faites ou appréhendées relativement à cette responsabilité, la Cour d'Amirauté peut:

a) à la requête de ce propriétaire, fixer le montant de la responsabilité et répartir ce montant proportionnellement entre les différents réclamants;

b) arrêter toutes procédures pendantes devant un autre tribunal relativement à la même affaire;

c) procéder de la façon et sous réserve des règlements que le tribunal juge convenables, pour rendre les personnes intéressées parties aux procédures, pour exclure tous réclamants qui ne se présentent pas dans un certain délai, pour exiger des garanties du propriétaire et quant au paiement des frais. [C'est moi qui souligne.]

Il convient de noter que cette disposition semble s'appliquer seulement lorsque «plusieurs réclamations sont faites ou appréhendées» et ne dit pas si ou quand le propriétaire peut intenter une action distincte pour cette fin. Elle ne mentionne que les mesures prises «à la requête de ce propriétaire». La seule règle de la Cour expressément applicable, la Règle 1012 [*Règles de la Cour fédérale*, C.R.C., ch. 663, mod. par DORS/94-41, art. 10], ne parle ni du

¹ L.R.C. (1985), ch. S-9.

This motion to strike the action to limit liability raises a very difficult question as to when such actions should be commenced. Unfortunately the subject was not exhaustively canvassed in argument. The plaintiffs in the present action assert in effect that such action can be brought at any time and that it is quite proper to wait until after an action against the vessel and its owners has been decided and liability has been established. On the other hand it is argued for the defendants in the present action, the successful plaintiffs in the first action, that the limitation action cannot now be entertained for various reasons. I shall now turn to those reasons.

It is argued that the limitation action is impermissible now because it involves matters which are *res judicata*. Without having an opportunity to examine this exhaustively, I am not able to say at this stage that such is the case. It appears to me that the limitation action essentially focuses on whether the event in question occurred without the "fault or privity" of the owners. This may well be an issue different in some respects from the allegations of liability in the first action. Given the implicit recognition by section 576 of the *Canada Shipping Act* that there can be concurrent proceedings alleging, and seeking limits to, liability, the plea of *res judicata* may not be available. For reasons which will appear below, I do not think it necessary to decide the issue.

The defendants in the present action also argue that the rules of pleading require that the plaintiffs should, as defendants in the first action, have pleaded there the limitation of liability provided by the *Canada Shipping Act* as a defence. Similarly they contend that the plaintiffs' pleadings in this action are inconsistent with their pleadings in the damage action. There is a good deal of force to these arguments, but it appears that as a matter of practice the courts have not regarded limitation of liability as a defence but rather as a cause of action. If it is to be raised in the

moment ni des circonstances dans lesquelles cette «requête» peut être introduite.

La présente requête en radiation de l'action en limitation de responsabilité soulève une question très difficile, celle de savoir quand ces actions devraient être intentées. Il est regrettable que ce sujet n'ait pas été abordé de façon exhaustive au débat. Les demanderessees dans la présente action affirment en fait qu'une telle action peut être intentée à n'importe quel moment, et qu'il convient parfaitement d'attendre jusqu'à ce qu'il ait été statué sur une action contre le navire et ses propriétaires et que leur responsabilité ait été établie. D'autre part, l'avocat des défendeurs dans la présente action, c'est-à-dire les demandeurs ayant gain de cause dans la première action, prétend que l'action en limitation ne saurait maintenant être intentée pour diverses raisons. Je me penche maintenant sur ces raisons.

Il est allégué que l'action en limitation est maintenant interdite parce qu'elle porte sur des questions qui sont chose jugée. Sans avoir la possibilité d'examiner ce point à fond, je ne peux dire à ce stade que tel est le cas. À mon avis, l'action en limitation porte essentiellement sur la question de savoir si l'événement en question est survenu sans qu'il y ait «faute ou complicité» des propriétaires du navire. À certains égards, il s'agit peut-être là d'une question différente des allégations de responsabilité dans la première action. Étant donné que l'article 576 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* reconnaît implicitement qu'il peut y avoir des actions concurrentes en responsabilité et en limitation de responsabilité, l'allégation de chose jugée n'est peut-être pas possible. Pour les motifs invoqués ci-dessous, je ne pense pas qu'il soit nécessaire de trancher la question.

Les défendeurs à l'instance prétendent également que, selon les règles de la plaidoirie, les demanderessees, en tant que défenderesses dans la première action, auraient dû plaider alors la limitation de la responsabilité prévue par la *Loi sur la marine marchande du Canada* en tant que moyen de défense. De même, ils soutiennent que les conclusions des demanderessees dans la présente action sont incompatibles avec celles qu'elles ont tirées dans l'action en dommages-intérêts. Ces arguments ont beaucoup de poids, mais il semble que, dans la pratique, les tribu-

same proceeding as the original action for damages, it is pleaded as a counter-claim. Otherwise it is made the subject of a separate action. The logic or fairness of this is not apparent in a case such as the present. It may however be explicable in situations where there are several real or potential claimants against the owner, some of them perhaps yet unknown. As I am deciding the matter on another basis I need not consider further the pleadings issue.

The defendants in the present action further state that even if the plaintiff, Sealand of the Pacific Ltd., as owner of the "*Ucluelet Princess*", may invoke the protection of subsection 575(1), the other plaintiffs in the limitation action cannot as they are not owners of the ship in question. I think having regard to the provisions of section 577 that the other plaintiffs are equally covered as operators of the vessel. I find it unnecessary to deal further with this issue.

I believe the more telling position of the defendants is that a limitation action in these circumstances is simply an abuse of the process of the Court. It seems clear to me that there would be a substantial area of overlapping of evidence and argument in the original damage action and the limitation action. The damage action itself alleged negligence not only on the part of the Master and crew of the vessel, but also on the part of certain other defendants including the owner and operators of the vessel, as to the way in which the enterprise was organized and managed. The learned Trial Judge was obliged to consider all of these allegations and he concluded that the operative negligence was that of the Master. Because the limitation of liability claim was not before him in the pleadings he was not however called upon to determine specifically whether there was any "fault or privity" on the part of the other defendants, within the meaning of the *Canada Shipping Act*. Yet had a limitation claim been introduced into those proceedings either by way of counter-claim or by way of the

naux ont considéré la limitation de la responsabilité, non pas comme un moyen de défense, mais comme une cause d'action. Si cette question de la limitation doit être soulevée dans la même procédure que l'action initiale en dommages-intérêts, elle est alléguée comme une demande reconventionnelle. Autrement elle fait l'objet d'une action distincte. La logique de cette pratique ou son caractère juste n'est pas évident dans un cas comme l'espèce. Il peut toutefois s'expliquer dans des cas où il existe contre les propriétaires plusieurs réclamations, véritables ou éventuelles, dont les auteurs dans certains cas ne sont peut-être pas encore connus. Puisque je tranche la question en invoquant un autre motif, je n'ai pas à prendre en considération la question des plaidoiries.

Les défendeurs dans la présente action prétendent en outre que même si la demanderesse Sealand of the Pacific Ltd., en tant que propriétaire du navire "*Ucluelet Princess*", peut invoquer la protection du paragraphe 575(1), les autres demanderesses dans l'action en limitation ne le peuvent, puisqu'elles ne sont pas propriétaires du navire en question. Compte tenu des dispositions de l'article 577, j'estime que les autres demanderesses sont également visées en leur qualité d'exploitants du navire. Je trouve qu'il est inutile que je m'étende sur ce sujet.

J'estime que la position la plus révélatrice des défendeurs porte sur le fait qu'une action en limitation dans ces circonstances est simplement un emploi abusif des procédures de la Cour. Il me semble clair qu'il y aurait, dans une mesure considérable, chevauchement des éléments de preuve et des arguments dans l'action initiale en dommages-intérêts et dans l'action en limitation. Dans l'action en dommages-intérêts elle-même, on alléguait qu'il y avait eu négligence non seulement de la part du capitaine et de l'équipage du navire, mais aussi de la part de certains autres défendeurs, dont le propriétaire et les exploitants du navire, relativement à la façon dont l'entreprise avait été organisée et dirigée. Le juge de première instance était tenu d'examiner toutes ces allégations, et il a conclu que la négligence déterminante était celle du capitaine. N'étant pas saisi de l'action en limitation dans les actes de procédures, il n'avait toutefois pas à trancher expressément la question de savoir s'il y avait eu «faute ou complicité» de la part des autres défendeurs, au sens de la *Loi sur la*

joinder of a limitation action with the damages action, then with little or no extra time and effort such findings could have been made. From any common sense point of view, the way to have such matters addressed in respect of this accident with the least expenditure of resources of the parties and the Court would have been to have the limitation matter tried at the same time as the claim for damages. *Prima facie* this suggests to me that it is now an abuse of the process of the Court, at this stage of matters, to force the defendants in the present action and the Court to go through a new trial with respect to essentially the same facts. I am also troubled, although prescription has not yet been pleaded by the defendants herein, with the amount of time which has elapsed since the accident in question. Subsection 572(1) of the *Canada Shipping Act* required that the Jacksons bring their action against the plaintiffs and others in the present case within two years from the date of injury, namely within two years from May 16, 1989. That action was accordingly brought in June, 1990. The present action was commenced some four years and nine months after the incident. I am unable to find any specific limitation period with respect to commencing actions for limitation of liability. Arguably it is the same as for the claim for damages, in which case this action is out of time. It may be that pursuant to section 39 of the *Federal Court Act* [R.S.C., 1985, c. F-7 (as am. by S.C. 1990, c. 8, s. 10)], either a limitation statute of British Columbia would apply (if this accident happened within the province, which I doubt) or else the residual limitation period of six years would apply. I have heard no argument on this matter. It troubles me, however, to contemplate a system in which the injured party must sue within two years of the incident but the shipowner or operator can sue at any time or perhaps up to six years from the accident. One would assume that the same considerations concerning difficulties of proof after the passage of time would apply equally in both cases. This is another factor in guarding against abuses of the process of the Court.

marine marchande du Canada. Toutefois, si une action en limitation avait été intentée dans ces procédures, soit par voie de demande reconventionnelle, soit par voie de jonction d'une action en limitation avec l'action en dommages-intérêts, ces conclusions auraient pu être tirées avec peu ou pas de temps et d'efforts supplémentaires. Du point de vue du bon sens, la façon de faire aborder ces questions relativement à cet accident en économisant le plus les ressources des parties et de la Cour aurait consisté à faire juger la question de la limitation en même temps que l'action en dommages-intérêts. De prime abord, j'estime que c'est faire un emploi abusif des procédures de la Cour que de forcer, à ce stade-ci, la Cour et les défendeurs dans la présente action à connaître un nouveau procès à l'égard essentiellement des mêmes faits. Je me soucie également, bien que les défendeurs à l'instance n'aient pas encore invoqué la prescription, du temps qui s'est écoulé depuis l'accident en question. Le paragraphe 572(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* imposait aux Jackson d'intenter leur action contre les demandereses et d'autres personnes en l'espèce dans un délai de deux ans à compter de la date à laquelle ils ont subi des blessures, c'est-à-dire dans un délai de deux ans à compter du 16 mai 1989. Cette action a en conséquence été intentée en juin 1990. La présente action a été intentée quelque quatre ans et neuf mois après l'incident. Il m'est impossible de trouver un délai de prescription applicable à l'engagement des actions en limitation de responsabilité. On peut croire que c'est le même que celui qui s'applique à l'action en dommages-intérêts, auquel cas la présente action est prescrite. Il se peut que, en application de l'article 39 de la *Loi sur la Cour fédérale* [L.R.C. (1985), ch. F-7 (mod. par L.C. 1990, ch. 8, art. 10)], ou bien une loi sur la prescription de la Colombie-Britannique s'applique (si cet accident est survenu à l'intérieur de la province, ce dont je doute), ou bien le délai de prescription résiduel de six ans s'applique. Je n'ai entendu aucun argument à ce sujet. Il me répugne toutefois de songer à un système obligeant la partie lésée à intenter une poursuite dans les deux ans suivant l'incident, alors que le propriétaire du navire ou l'exploitant peut intenter un procès à n'importe quel moment, peut-être dans un délai allant jusqu'à six ans à partir de l'accident. On présumerait que les mêmes considérations applicables à l'écoulement du temps qui rend la preuve plus difficile vaudraient dans les

Counsel for the plaintiffs herein argued, confidently, that this procedure is quite congenial to courts of admiralty. I have examined the authorities he cited and I am unable to find in them any specific rationalization of a system which involves duplication of litigation and possible discrimination in the operation of rules of prescription. The most recent treatise referred to was Roscoe's, *The Admiralty Jurisdiction and Practice of the High Court of Justice*² published in 1931. The author at page 243 says that if an action is instituted against a shipowner he may, if the damage suit is decided against him, "then institute and proceed with a suit for limitation of liability." The sole authority cited for this proposition is the 1876 English case of *The Sisters*.³ I have examined this case and its facts are somewhat different from the present. In that case the accident in question happened on October 15, 1874. An action was brought against the vessel on February 2, 1875. The limitation action was commenced less than three weeks later, on February 22, 1875, although it was not determined until after liability had been established in the first action. I can find no discussion in the case as to why the two actions were not tried together. Given the respective dates there was obviously no problem concerning prescription and the existence of the second action was known to the parties and presumably to the Court during the trial of the first action. The most pertinent case concerning Canadian law and practice submitted on behalf of the plaintiffs was that of *Paterson Steamships, Ltd. v. Robin Hood Mills, Ltd.*⁴ a decision of the Privy Council on appeal from Canada. In that case the accident occurred in November, 1929, and an action for damages was successfully brought. Apparently after judgment in that action the limitation action was brought in January, 1934. I can find nothing in the case to suggest that any objection was taken to this way of proceeding nor was any consideration given to this aspect in the decision of the Privy Council. At the same time I have reviewed current practice in this Court and the common procedure

deux cas. C'est là un autre facteur dont il faut tenir compte pour éviter les emplois abusifs des procédures de la Cour.

L'avocat des demandresses à l'instance soutient avec assurance que cette procédure convient tout à fait aux cours d'amirauté. J'ai examiné la jurisprudence qu'il a citée, et il m'est impossible d'y voir la rationalisation expresse d'un système qui comporte un chevauchement de litiges et une discrimination possible dans l'application des règles de prescription. Le traité le plus récent dont on a fait état s'intitule Roscoe's, *The Admiralty Jurisdiction and Practice of the High Court of Justice*² publié en 1931. À la page 243, l'auteur dit que si une action est intentée contre un propriétaire de navire, ce dernier peut, au cas où l'action en dommages-intérêts serait tranchée à son encontre, [TRADUCTION] «intenter alors une action en limitation de responsabilité». La seule autorité citée à l'appui de cette idée est la décision anglaise de 1876 *The Sisters*.³ J'ai examiné cette affaire, dont les faits sont quelque peu différents de ceux de l'espèce. L'accident en question avait eu lieu le 15 octobre 1874. Une action avait été intentée contre le navire le 2 février 1875. L'action en limitation avait été engagée moins de trois semaines plus tard, soit le 22 février 1875, bien qu'elle ne fût tranchée qu'après l'établissement de la responsabilité dans la première action. Je n'y vois aucune discussion sur la question de savoir pourquoi les deux actions n'ont pas été jugées ensemble. Étant donné les dates respectives, il n'existait évidemment aucun problème concernant la prescription, et l'existence de la seconde action était connue des parties et probablement de la Cour au cours de l'instruction de la première action. L'affaire la plus pertinente portant sur le droit et la pratique au Canada citée pour le compte des demandresses était l'affaire *Paterson Steamships, Ltd. v. Robin Hood Mills, Ltd.*⁴, une décision du Conseil privé en appel du Canada. Dans cette affaire, l'accident était survenu en novembre 1929, et une action en dommages-intérêts avait été intentée avec succès. Apparemment, après le jugement rendu dans cette action, l'action en limitation avait été intentée en janvier 1934. Je n'y vois rien qui laisse entendre qu'on s'est opposé à

² 5th ed. by Geoffrey Hutchinson, London: Stevens & Sons Ltd., 1931.

³ (1876), 1 P. D. 281.

⁴ (1937), 58 L.I. L. Rep. 33 (P.C.).

² 5^e éd. par Geoffrey Hutchinson, Londres: Stevens & Sons Ltd., 1931.

³ (1876), 1 P. D. 281.

⁴ (1937), 58 L.I. L. Rep. 33 (P.C.).

appears to be either for owners and operators of defendant vessels to include with their defence a counter-claim for the purposes of limiting liability, or to bring a separate action before or shortly after the commencement of the action for damages and then to have the two tried together. In both cases there is the great advantage of having all the evidence heard at the same time by the same judge while the necessary witnesses are all present.

For present purposes, I cannot and need not decide whether it is permissible in a proper case to await the decision in the damages action and then commence an action to limit liability. There may well be cases where this is sensible and proper, particularly where there may be claimants other than the plaintiff in the first damage action. But any right which a party seeks to assert in this Court under the *Canada Shipping Act* must be asserted in accordance with the rules of procedure of this Court. Those rules of procedure empower me to strike out an action which is an abuse of the process of the Court. On its face, this action will involve many of the same facts and some of the same issues before the Court in the original action for damages, T-1865-90. Almost five years has elapsed since the incident in question. The plaintiffs herein have not explained to me why this action was not commenced before. While I understand in some admiralty cases a limitation action may be commenced independently and sometimes even before any action for damages—for example where the owner or operator does not know how many claims may be brought or by whom they may be brought—in the present case no special circumstances to justify this manner of proceeding have been brought to my attention. There has been no doubt here from the beginning that the only plaintiffs were Mr. and Mrs. Jackson and the nature of their claim has been perfectly obvious, at least since June, 1990 when their action was commenced in respect of Mrs. Jackson's personal injuries.

cette façon de procéder, et la décision du Conseil privé n'a nullement pris en considération cet aspect. En même temps, j'ai examiné la pratique actuelle de cette Cour, et la procédure courante semble être la suivante: soit que les propriétaires et exploitants des navires défendeurs incluent dans leur défense une demande reconventionnelle de limitation de la responsabilité, soit qu'ils intentent une action distincte avant ou peu de temps après l'engagement de l'action en dommages-intérêts, et ils font ensuite juger les deux ensemble. Dans les deux cas, il y a le grand avantage de faire entendre les témoignages en même temps par le même juge pendant que les témoins nécessaires sont tous présents.

Aux fins de l'espèce, il ne m'est ni possible ni nécessaire de trancher la question de savoir s'il est permis, dans un cas donné, d'attendre la décision dans l'action en dommages-intérêts pour intenter ensuite une action en limitation de responsabilité. Il existe peut-être des cas où cette façon d'agir est sensée et appropriée, particulièrement lorsqu'il y a des réclamants autres que le demandeur dans l'action en dommages-intérêts. Mais tout droit qu'une partie cherche à faire valoir devant cette Cour sous le régime de la *Loi sur la marine marchande du Canada* doit être revendiqué selon les règles de procédure de cette Cour. Je tiens de ces règles le pouvoir de radier une action qui constitue un emploi abusif des procédures de la Cour. Apparemment, la présente action portera sur beaucoup des mêmes faits et sur certaines des mêmes questions dont était saisie la Cour dans l'action initiale en dommages-intérêts, T-1865-90. Presque cinq ans se sont écoulés depuis l'incident en question. Les demandresses à l'instance ne m'ont pas expliqué pourquoi la présente action n'a pas été intentée avant. Certes, je comprends que, dans certaines affaires maritimes, une action en limitation peut être intentée indépendamment et parfois même avant toute action en dommages-intérêts—par exemple lorsque le propriétaire ou exploitant ne connaît pas le nombre de réclamations ni le nom des réclamants—mais en l'espèce, on n'a porté à mon attention aucune circonstance spéciale qui justifie cette façon d'agir. Dès le départ, il n'a fait aucun doute que les seuls demandeurs étaient M. et M^{me} Jackson, et la nature de leur action s'est révélée parfaitement évidente, du moins depuis juin 1990, date à

This action is therefore struck out as being an abuse of the process of the Court.

At the time when I heard this motion I also heard a motion by the plaintiffs herein to stay the execution of the judgment for damages in T-1865-90. I understand that the purpose of seeking a stay was to enable the plaintiffs in the limitation action to obtain directions as to how to proceed in it. As I am striking out that action the purpose of the stay no longer exists. I am therefore refusing that stay as well as ordering payment out of Court, as requested by the plaintiffs in T-1865-90, of \$75,000 paid into Court by the defendants in that action. I note that the appeal period in that action has now expired.

laquelle leur action a été intentée relativement aux blessures corporelles de M^{me} Jackson.

a La présente action est donc radiée parce qu'elle constitue un emploi abusif des procédures de la Cour.

b Au moment de l'audition de la présente requête, j'ai également été saisi d'une requête, introduite par les demanderesse, en sursis d'exécution du jugement accordant des dommages-intérêts dans l'action T-1865-90. Je comprends que la demande de sursis d'exécution visait à permettre aux demanderesse dans l'action en limitation de responsabilité d'obtenir des directives sur la façon d'y agir. Puisque je radie c l'action en question, le sursis d'exécution n'a plus sa raison d'être. Je refuse donc ce sursis d'exécution et j'ordonne aussi le versement, comme l'avaient demandé les demandeurs dans l'action T-1865-90, de d la somme de 75 000 \$ consignée à la Cour par les défendeurs dans cette action. Je fais remarquer que le délai d'appel dans cette action est maintenant expiré.