

Nord-Deutsche Versicherungs Gesellschaft, United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited and Fischer Bearings Manufacturing Limited (Suppliants)

v.

The Queen (Respondent)

and

Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V. Netherlands Steamship Company (Third party)

Trial Division, Noël A.C.J.—Montreal, November 4; Ottawa, December 22, 1971.

Maritime law—Limitation of shipowner's liability—Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 648—Procedure—Federal Court Rule 1012.

A proceeding to limit a shipowner's liability under the *Canada Shipping Act* should be by originating motion or application in a simple matter but by statement of claim in complex cases where the right to limit may be contested.

MOTION.

A. S. Hyndman, Q.C., for suppliants.

B. M. Deschênes and *P. M. Troop* for respondent.

J. Brisset, Q.C., for third party.

NOËL A.C.J.—This is a motion whereby suppliants Nord-Deutsche Versicherungs Gesellschaft and United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited, The Hull & P. & I., insurers of the vessel *Transatlantic*, move for directions in respect of a number of matters which shall be mentioned hereafter and request that this Court order that:

(a) the present suppliants, together with the owners of the *Transatlantic* namely, Poseidon Shiffahrt G.M.B.H. be given leave to institute proceedings against Her Majesty the Queen, the respondent, by way of limitation of liability, the whole within such delays and subject to such conditions as may be deemed appropriate;

Nord-Deutsche Versicherungs Gesellschaft, United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited et Fischer Bearings Manufacturing Limited (Requérantes)

c.

La Reine (Intimée)

et

Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V. Netherlands Steamship Company (Mise en cause)

Division de première instance, le juge en chef adjoint Noël—Montréal, le 4 novembre; Ottawa, le 22 décembre 1971.

Droit maritime—Limitation de la responsabilité du propriétaire du navire—Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 648—Procédure—Règle 1012 de la Cour fédérale.

Une action en limitation de responsabilité du propriétaire d'un navire en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* doit être engagée par un acte introductif d'instance ou par une demande dans les cas simples, mais par une déclaration dans les cas compliqués lorsque le droit de limiter risque d'être contesté.

REQUÊTE.

A. S. Hyndman, c.r., pour les requérantes.

B. M. Deschênes et *P. M. Troop* pour l'intimée.

J. Brisset, c.r., pour la mise en cause.

LE JUGE EN CHEF ADJOINT NOËL—Il s'agit d'une requête par laquelle les requérantes, la Nord-Deutsche Versicherungs Gesellschaft et la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited, assureur de la coque et membre de l'association de protection et d'indemnisation du navire *Transatlantic*, demandent des directives sur un certain nombre de questions qui seront exposées ci-dessous et demandent que cette Cour ordonne:

a) qu'on accorde aux requérantes, ainsi qu'aux propriétaires du *Transatlantic*, savoir, la Poseidon Shiffahrt G.M.B.H., l'autorisation d'intenter des poursuites contre Sa Majesté la Reine, intimée, en se prévalant de la limitation de responsabilité, le tout dans les délais et aux conditions qui pourront être jugés appropriés;

(b) pending a decision on the right of the present suppliants and the owners of the *Transatlantic* to limit liability in accordance with Canadian law, the parties continue with the calculation of the damages sustained by the present suppliants but that the payment of such damages be postponed until judgment has been rendered on the question of whether the respondent is entitled to deduct from such damages a full twenty per cent (20%) of such other amount as it will have to pay for the property damage sustained by the suppliant Fischer Bearings Manufacturing Limited, the third party Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V. and such suppliants in other actions arising out of the collision who have sustained property damage and who have filed suit;

(c) the resolution of the matters referred to in paragraphs (a) and (b) need not and should not in any way prejudice the rights of the suppliant Fischer Bearings Manufacturing Limited as representative of the whole of the cargo on board the *Transatlantic* who should, in any event, be paid the full amount of their damages as directed by the Supreme Court of Canada as soon as the award of such damages becomes known.

The matters involved herein which have given rise to the present motion can be briefly set down as follows. By judgment pronounced April 27, 1971, the Supreme Court of Canada maintained in part the appeal of the Crown and allowed the latter to deduct from the damages found payable to the present suppliants (The Hull & P. & I. Insurers) twenty per cent (20%) of such amount as is found payable to the third suppliant, namely, Fischer Bearings Manufacturing Limited, the latter as representative of all the cargo on board the M/V *Transatlantic*. The figures are still under negotiation but it would appear that the amount, together with interest which will be payable by the Crown to the suppliant, Fischer Bearings Manufacturing Limited, will be approximately \$3,222,975.83 of which 20% would be \$644,595.17.

In action bearing number T-314-71, being the action wherein the owners of the vessel *Hermes* are the suppliants, the damages sustained by the

b) qu'en attendant une décision portant sur le droit des requérantes aux présentes et des propriétaires du *Transatlantic* de limiter leur responsabilité en vertu du droit canadien, les parties continuèrent à calculer les dommages-intérêts dus aux requérantes en l'espèce, mais que le paiement de ces dommages-intérêts soit reporté à la date du jugement portant sur le droit de l'intimée de déduire de ces dommages-intérêts les vingt pour cent (20%) de toute autre somme qu'elle devra payer pour les avaries subies par la requérante Fischer Bearings Manufacturing Limited, la mise en cause Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V. et toutes les requérantes aux autres actions, nées de l'abordage, qui ont subi des dommages et qui ont intenté des actions;

c) que le règlement des questions mentionnées aux alinéas a) et b) ne doit en aucun cas porter préjudice aux droits de la requérante Fischer Bearings Manufacturing Limited, en sa qualité de représentant de l'ensemble des intéressés dans la cargaison à bord du *Transatlantic* qui devraient, en tout état de cause, recevoir la totalité de leurs dommages-intérêts comme l'a décidé la Cour suprême du Canada dès que le montant de ces dommages-intérêts sera connu.

Rapportons brièvement les problèmes impliqués en l'espèce qui ont donné lieu à la présente requête. Par décision rendue le 27 avril 1971, la Cour suprême du Canada a confirmé en partie l'appel de la Couronne et lui a permis de déduire des dommages-intérêts qu'elle doit verser aux présentes requérantes (l'assureur de la coque et l'association P & I) vingt pour cent (20%) des sommes qu'elle doit verser à la tierce requérante, savoir, la Fischer Bearings Manufacturing Limited, cette dernière représentant tous les intéressés dans la cargaison à bord du N/M *Transatlantic*. Les chiffres sont encore en discussion, mais il semblerait que le montant, y compris l'intérêt, que la Couronne devra verser à la requérante, Fischer Bearings Manufacturing Limited, s'élèvera à environ \$3,222,975.83 dont 20% feraient \$644,595.17.

Dans l'action portant le numéro du greffe T-314-71, où les propriétaires du navire *Hermes* sont les requérants, lesdits propriétaires et l'a-

said owners have been agreed with counsel for the Crown in the amount of \$277,614.91 of which 20% would be \$55,522.98.

The owners of the *Transatlantic*, namely Poseidon Shiffahrt G.M.B.H., have been made a party to the said action number T-314-71 by way of third party notice produced May 10, 1967, in which third party notice the Crown calls upon the owners of the *Transatlantic* to indemnify it with respect to any damages which it has to pay the owners of the *Hermes*. In the light of the judgment of the Supreme Court of Canada, it is possible that the Crown will have to pay the owners of the *Hermes* 70% of the agreed damages of \$277,614.91 and will include in its claim against the present suppliants 20% of the damages sustained by the *Hermes* or \$55,522.98.

Counsel for the present suppliants points out that the Supreme Court of Canada, and in particular the Honourable Mr. Justice Ritchie, has stated that "the liability to make good the damage occasioned by this collision should be borne . . . 20% by those responsible for the M/V *Transatlantic*" and has referred to the present suppliants as "the representatives of the owners of the *Transatlantic*". Counsel therefore submits that in virtue of the above dicta or findings of the Court, the identification of the present suppliants with the owners of the *Transatlantic* is necessarily implied.

Under section 647 *et seq.* of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, the owner of a ship, whether registered in Canada or not, assuming the absence of actual fault or privity, is not liable for damages in respect of any loss or damage to property or any infringement of any rights in excess of 1,000 gold francs for each ton of the ship's tonnage and the equivalent in Canadian currency of 1,000 gold francs was \$71.60. The registered tonnage of the *Transatlantic* was 3,215.96 and her gross tonnage was 5,521.18 and although the deduction for engine room space has not yet been ascertained, it is unlikely, according to counsel for the suppliants, that the tonnage of the *Transatlantic* for purposes of limitation of liability will be much in excess of 4,000 tons which means

vocat de la Couronne se sont mis d'accord pour fixer les dommages subis par ces derniers, à la somme de \$277,614.91 dont 20% feraient \$55,522.98.

Les propriétaires du *Transatlantic*, savoir, la Poseidon Shiffahrt G.M.B.H., ont été constitués parties à ladite action, numéro T-314-71, par voie d'avis au tiers déposé le 10 mai 1967, dans lequel la Couronne demandait aux propriétaires du *Transatlantic* de l'indemniser pour tous les dommages-intérêts qu'elle devait payer aux propriétaires du *Hermes*. A la lumière de la décision de la Cour suprême du Canada, il est possible que la Couronne ait à payer aux propriétaires du *Hermes* 70% des \$277,614.91 de dommages-intérêts convenus, et qu'elle inclue dans sa demande contre les requérantes aux présentes 20% des dommages subis par le *Hermes* soit \$55,522.98.

L'avocat des requérantes aux présentes souligne que la Cour suprême du Canada, et notamment l'honorable juge Ritchie, a déclaré que «la responsabilité quant à la réparation du dommage causé par cet abordage devrait être répartie . . . 20% pour ceux qui étaient responsables du N/M *Transatlantic*» et a mentionné les requérantes aux présentes comme «les représentants des propriétaires du *Transatlantic*», en conséquence, l'avocat prétend que les déclarations et conclusions sus-mentionnées de la Cour impliquent nécessairement l'identification des requérantes aux présentes aux propriétaires du *Transatlantic*.

Conformément aux articles 647 et suiv. de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, c. S-9, le propriétaire d'un navire, immatriculé ou non au Canada, en presumant l'absence de faute ou complicité réelle de sa part, n'est pas responsable des dommages-intérêts à l'égard de toute avarie ou perte de biens ou de toute violation des droits d'un montant supérieur à 1,000 francs or pour chaque tonneau de jauge du navire et l'équivalent en devise canadienne de 1,000 francs or était de \$71.60. Le jaugeage enregistré du *Transatlantic* était de 3,215.96 et son jaugeage brut était 5,521.18; bien qu'on n'ait pas encore établi la déduction à faire de l'espace occupé par la salle des machines, il est peu probable, suivant l'avocat des requérantes, que le tonnage du *Transat-*

that her limit of liability would be approximately \$356,851.54. If, as a result of the payments made to the suppliant Fischer Bearings Manufacturing Limited and the owner of the *Hermes*, the Crown seeks to deduct from the amounts payable to the present suppliants an amount of \$644,595.17, such amount will be vastly in excess of the limit of liability for property damage of the owners of the *Transatlantic* by \$287,743.63.

I take the present application to be made under Rule 1012 of the Rules of this Court which sets down the procedure to be followed when a party wishes to establish a right to limitation of liability under section 647 of the *Canada Shipping Act*.

Prior to the decision rendered in *Margrande Compania Naviera S.A. v. The "Leecliffe Hall"* [1970] Ex.C.R. 870, any party who wanted to limit his liability merely took an action in limitation and if he established that he was entitled to limit liability obtained a decree establishing the amount of his liability. In the *Margrande* case I explained why such a course of action although permissible in the United Kingdom would not necessarily be followed here, because the procedure set down in Order 75 Rules 37, 38, 39 and 41 of the English Supreme Court had no counterpart in our Rules. Furthermore section 648(1) of the *Canada Shipping Act* clearly states that

648. (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 647 and several claims are made or apprehended in respect of that liability, a *judge of the Exchequer Court* may, on the application of that owner, determine the amount of his liability and distribute that amount rateably among the several claimants; and such judge may stay any proceedings pending in any court in relation to the same matter, and he may proceed in such manner and subject to such regulations as to making persons interested parties to the proceedings, and as to the exclusion of any claimants who do not come in within a certain time, and as to requiring security from the owner, and as to payment of any costs, as the Court thinks just. (Emphasis is mine.)

lantic aux fins de la limitation de responsabilité dépasse de beaucoup 4,000 tonnes ce qui signifie que la limite de sa responsabilité serait d'environ \$356,851.54. Si, par suite des paiements faits à la requérante Fischer Bearings Manufacturing Limited et au propriétaire du *Hermes*, la Couronne cherche à déduire des sommes payables aux requérantes aux présentes la somme de \$644,595.17, ce montant dépassera largement de \$287,743.63 la limite de responsabilité pour dommages aux biens des propriétaires du *Transatlantic*.

J'estime que la présente requête doit être faite en vertu de la Règle 1012 des Règles de cette Cour qui expose la procédure à suivre quand une partie désire établir un droit de limitation de responsabilité en vertu de l'article 647 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Avant la décision non publiée, rendue dans l'affaire *Margrande Compania Naviera S.A. c. Le «Leecliffe Hall»* [1970] R.C.É. 870, toute partie désirant limiter sa responsabilité intentait simplement une action en limitation et, si elle établissait qu'elle avait le droit de limiter sa responsabilité, elle obtenait une ordonnance établissant le montant de sa responsabilité. Dans l'affaire *Margrande*, j'ai expliqué pourquoi une telle procédure, même si elle est permise au Royaume-Uni, ne doit pas être nécessairement suivie ici, parce que la procédure prévue dans l'Ordre 75 Règles 37, 38, 39 et 41 de la English Supreme Court n'a pas d'équivalent dans nos Règles. En outre, l'article 648(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* expose clairement que

648. (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 647, et que plusieurs réclamations sont faites ou appréhendées relativement à cette responsabilité, un *judge de la Cour de l'Échiquier* peut, à la requête dudit propriétaire, fixer le montant de la responsabilité et répartir ce montant proportionnellement entre les différents réclamants; ce juge peut arrêter toutes procédures pendantes devant une cour relativement à la même affaire et procéder de la façon et sous réserve des règlements que la cour 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. (Les italiques sont de moi.)

The manner in which a party seeking limitation should proceed depends always on the circumstances of the case. If we are dealing with a simple matter, it can be done by way of a simple originating motion or an application; in more complex cases involving possible contestation of the right to limit, the best way may well be the taking of an action by means of a statement of claim, the production of a defence and recourse if necessary to all the means of obtaining information or admissions by way of discovery of documents or of parties, particulars, etc.

The present case, of course, is one where I believe the taking of an action is indicated. According to counsel for the applicant this limitation is directed at a number of creditors including the Crown and will require the determination of some rather important questions including the right of the applicant to limit its liability against some of them. I should say here that some of these matters are not easy of solution and I have no intention of determining these at this stage. Such questions, in my view, can be better dealt with after they have been properly and clearly set out in the proceedings by all parties and have been exposed to the testing and refining process of argument.

The greatest problem here, of course, is whether because of the judgment rendered by the Supreme Court of Canada the suppliants are foreclosed from limiting their liability against the Crown. Although this judgment does not specifically say that the vessel *Transatlantic* or its owners cannot limit their liability, it does say *inter alia* that "the suppliant Fischer Bearings Manufacturing Limited is entitled to the full amount of its damages from the respondent and the latter is entitled to deduct twenty per cent of such amount from that which is allowed to the other suppliants, representing the owners of the *Transatlantic* . . .". This, according to counsel for the Crown implies that the owners of the *Transatlantic* cannot limit their liability even if the *Canada Shipping Act*, by section 647 *et seq.* gives such a right.

La façon de procéder d'une partie cherchant à limiter sa responsabilité dépend toujours des circonstances de l'espèce. S'il s'agit d'une affaire simple, on peut toujours agir par voie de simple requête introductive d'instance ou de demande; dans les affaires plus complexes impliquant des contestations possibles du droit de limitation, la meilleure façon peut être l'introduction d'une action par voie de déclaration, la production d'une défense et le recours, au besoin, à tous les moyens d'obtention de renseignements ou d'admissions par voie d'examen de documents ou d'interrogatoire des parties ou d'obtention de détails, etc.

En l'espèce, bien sûr, j'estime qu'il est indiqué d'introduire une action. Selon l'avocat de la requérante, cette limitation touche un certain nombre de créanciers, y compris la Couronne, et implique une décision sur des questions assez importantes dont le droit de la requérante à limiter sa responsabilité envers quelques uns d'entre eux. Je dois dire ici qu'il n'est pas aisé de résoudre certains de ces problèmes et que je n'ai pas l'intention de les juger maintenant. A mon avis, on peut mieux traiter de ces questions lorsque les parties les ont exposées clairement et correctement lors des procédures et lorsqu'elles ont été soumises à une plaidoirie contradictoire.

En l'espèce, le problème le plus important est bien sûr de savoir si, en raison de la décision rendue par la Cour suprême du Canada, les requérantes n'ont plus la possibilité de limiter leur responsabilité contre la Couronne. Bien que cette décision ne spécifie pas que le navire *Transatlantic* ou ses propriétaires ne peuvent pas limiter leur responsabilité, en fait, elle déclare entre autres que «la requérante Fischer Bearings Manufacturing Limited a le droit de recouvrer de l'intimée le plein montant de ses dommages et cette dernière a le droit de déduire 20% de ce montant de celui qui est accordé aux autres requérantes représentant les propriétaires du *Transatlantic* . . .». Selon l'avocat de la Couronne, ceci implique que les propriétaires du *Transatlantic* ne peuvent pas limiter leur responsabilité même si les articles 647 et suiv. de la *Loi sur la marine marchande du Canada* leur en donne le droit.

In view of this contentious matter it is my view that after issue has been joined in the proceedings in the limitation action, the question as to whether the plaintiffs are entitled to limit should, upon application, be made the subject of a decision under Rule 474 of the Rules of this Court.

It, therefore, follows that the applicant, the present suppliants, together with the owners of the *Transatlantic* may

(a) take whatever proceedings they may be entitled to by way of an action in limitation against all those parties who are entitled to claim from them;

(b) pending a decision on the right of the present suppliants and the owners of the *Transatlantic* to limit liability, the parties may continue with the calculations of the damages sustained by the present suppliants, but the payment of such damages is postponed until a decision is rendered on the suppliants and the owners of the *Transatlantic's* right to limit liability against its creditors;

(c) payment of the damages to the representatives of the cargo on board the *Transatlantic* shall also be postponed until after a decision is rendered on the right of the suppliants or the owners of the *Transatlantic* to limit their liability.

The cost of this application shall be in the cause.

Étant donné le litige, j'estime que, lorsque la contestation sera liée dans l'action en limitation, la question de savoir si les requérantes ont droit à limiter leur responsabilité, devrait faire l'objet, sur demande, d'une décision en vertu de la Règle 474 des Règles de cette Cour.

En conséquence, il s'ensuit que la demanderesse, les requérantes aux présentes, ainsi que les propriétaires du *Transatlantic* peuvent

a) intenter toutes les poursuites auxquelles ils ont droit par voie d'une action en limitation contre toutes les parties qui ont un recours contre eux;

b) en attendant une décision portant sur le droit des requérantes aux présentes et des propriétaires du *Transatlantic* de limiter leur responsabilité, les parties peuvent continuer à calculer les dommages-intérêts dus aux requérantes en l'espèce, mais le paiement de ces dommages-intérêts est reporté à la date du jugement portant sur le droit des requérantes et des propriétaires du *Transatlantic* de limiter leur responsabilité envers ses créanciers;

c) le paiement des dommages-intérêts aux représentants des intéressés dans la cargaison à bord du *Transatlantic* est aussi différé jusqu'à ce qu'une décision soit rendue sur le droit des requérantes ou des propriétaires du *Transatlantic* de limiter leur responsabilité.

Dépens de cette requête à suivre la cause.