

	T-1951-91		T-1951-91
Taiyo Gyogyo K.K. (Plaintiff)		Taiyo Gyogyo K.K. (demanderesse)	
v.		c.	
The Owners and All Others Interested in the Ship "Tuo Hai", Tianjin Ocean Shipping Co., and China Ocean Shipping Company (Defendants)		Les propriétaires et toute autre personne ayant un droit sur le navire «Tuo Hai», Tianjin Ocean Shipping Co., et China Ocean Shipping Company (défenderesses)	
	T-2058-91		T-2058-91
Her Majesty the Queen (Plaintiff)		Sa Majesté la Reine (demanderesse)	
v.		c.	
(In Rem) The Ship "Tenyo Maru", Her Owners, Taiyo Gyogyo K.K. and All Others Interested in Her; The Ship "Tuo Hai", Her Owners, Tianjin Ocean Shipping Company and China Ocean Shipping Company, and All Others Interested in Her and (In Personam) Taiyo Gyogyo K.K., Tianjin Ocean Shipping Company, China Ocean Shipping Company, Tashiro Tadao, Chen Bing Tian (Defendants)		(In Rem) Le navire «Tenyo Maru», ses propriétaires, Taiyo Gyogyo K.K. et toute autre personne ayant un droit sur ce navire, le navire «Tuo Hai», ses propriétaires, Tianjin Ocean Shipping Company et China Ocean Shipping Company, ainsi que toute autre personne ayant un droit sur ce navire et (In Personam) Taiyo Gyogyo K.K., Tianjin Ocean Shipping Company, China Ocean Shipping Company, Tashiro Tadao, Chen Bing Tian (défendeurs)	
and		et	
Administrator of the Ship-Source Oil Pollution Fund (Party by Statute)		L'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (partie de par la Loi)	
	T-1806-93		T-1806-93
Tianjin Ocean Shipping Company, China Ocean Shipping Company and Chen Bing Tian (Plaintiffs)		Tianjin Ocean Shipping Company, China Ocean Shipping Company et Chen Bing Tian (demandeurs)	
v.		c.	
Taiyo Gyogyo K.K., Her Majesty the Queen, The Administrator of the Ship-Source Oil Pollution Fund, and all and every person or persons whomsoever, claiming or being entitled to claim in respect of damage or loss arising out of the collision between the Ship "Tuo Hai" and the Ship "Tenyo Maru" (Defendants)		Taiyo Gyogyo K.K., Sa Majesté la Reine, l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et toute autre personne présentant une réclamation ou étant en droit de présenter une réclamation à l'égard du préjudice ou de la perte découlant de la collision entre le navire «Tuo Hai» et le navire «Tenyo Maru» (défendeurs)	

INDEXED AS: TAIYO GYOGYO K.K. v. TUO HAI (THE) (T.D.)

RÉPERTORIÉ: TAIYO GYOGYO K.K. c. TUO HAI (LE) (1^{re} INST.)

Trial Division, Reed J.—Toronto, September 12; Ottawa, September 27, 1994.

Section de première instance, juge Reed—Toronto, 12 septembre; Ottawa, 27 septembre 1994.

Practice — Pleadings — Amendments — Motions to add specific allegations of negligence by Crown agents to general allegations already pleaded in statements of defence in action to recover costs of cleaning up oil spill after collision between two vessels, to counterclaim for damages and to plead indemnification by Crown in collision action — Motions allowed — Lack of jurisdiction not established — Amendments not alleging new cause of action as merely adding specificity to allegation of Crown's negligence — Indemnification claims not statute barred as liability for indemnification by third party not commencing until liability of principal party established — Although counterclaims against Crown new causes of action, not out of time — Any prejudice caused by amendments outweighed by "justness" of allowing amendment.

a *Pratique — Plaidoiries — Modifications — Requêtes en vue d'ajouter des allégations précises de négligence de la part des préposés de la Couronne aux allégations générales déjà plaidées dans les défenses déposées dans le cadre de l'action en recouvrement des coûts de nettoyage des dégâts causés par la nappe de pétrole due à la collision entre deux navires, à la demande reconventionnelle en dommages-intérêts et de réclamer, dans le cadre de l'action pour collision, réparation à la Couronne — Les requêtes sont accueillies — Le défaut de compétence n'a pas été établi — Les modifications demandées ne font pas état d'une cause d'action entièrement nouvelle; elles ne font qu'ajouter des précisions à l'allégation de négligence de la part de la Couronne — Les demandes en réparation ne se heurtent pas à la prescription car la responsabilité au niveau de l'indemnisation, de la part d'une tierce partie, n'est déclenchée qu'une fois établie la responsabilité de la partie principale — Bien que les demandes reconventionnelles contre la Couronne soient de nouvelles causes d'action, elles ne sont pas prescrites — L'opportunité d'autoriser les modifications l'emporte sur tout préjudice pouvant découler de celles-ci.*

Practice — Limitation of actions — Federal Court Act, s. 39 providing provincial laws relating to limitation of actions applying to proceedings against Crown with respect to cause of action arising in province, otherwise limitation period six years — If cause of action arising out of collision occurring outside territorial waters, limitation period six years — Two-year limitation period set by B.C. Limitation Act not applicable under s. 4 as counterclaims relating to subject matter of original action, and just to allow amendments — Any prejudice caused by amendments outweighed by "justness" thereof.

e *Pratique — Prescription — L'art. 39 de la Loi sur la Cour fédérale prévoit que les lois en matière de prescription d'actions qui, dans une province, régissent les rapports entre particuliers s'appliquent aux actions intentées contre la Couronne lorsque la cause d'action est née dans cette même province, le délai de prescription étant de six ans dans tous les autres cas — Si la cause d'action découlant de la collision est née hors des eaux territoriales, le délai de prescription sera de six ans — Le délai de prescription de deux ans prévu à l'art. 4 du Limitation Act de Colombie-Britannique ne s'applique pas aux demandes reconventionnelles qui sont «en rapport» avec le sujet même de l'action initiale et il était juste d'autoriser les modifications demandées — L'opportunité d'autoriser les modifications l'emporte sur tout préjudice pouvant découler de celles-ci.*

Federal Court jurisdiction — Trial Division — Motion to add specific allegations of negligence by Crown agents to general claims already pleaded in statements of defence, to counterclaim against Crown, to plead indemnification by Crown — Motions allowed — Lack of jurisdiction not established — Where cause of action occurred, whether B.C. Negligence Act applied properly addressed in argument after all evidence adduced — Inappropriate to refuse amendments on ground of lack of jurisdiction when case law, factual context unclear as to whether maritime law providing for liability by joint tortfeasors or based on contributory negligence.

h *Compétence de la Cour fédérale — Section de première instance — Requête en vue d'ajouter des allégations précises de négligence de la part des préposés de la Couronne aux allégations générales déjà plaidées dans les défenses, en vue de déposer une demande reconventionnelle contre la Couronne et en vue de réclamer réparation à la Couronne — Les requêtes sont accueillies — Le défaut de compétence n'a pas été établi — La question de savoir où est née la cause d'action et si le Negligence Act de Colombie-Britannique s'applique en l'espèce ne saurait être débattue qu'une fois produit l'ensemble de la preuve — On ne saurait rejeter les demandes de modification en invoquant le défaut de compétence car l'état de la jurisprudence et les faits de la cause ne permettent pas de dire avec précision ce que prévoit le droit maritime au chapitre de la responsabilité des co-auteurs d'un délit ou en cas de faute de la victime.*

Maritime law — Torts — Contributory negligence — Collision — Oil pollution of B.C. coast — Crown suing to recover clean up costs — Negligence on part of Crown agents (Coast Guard) alleged — Whether contributory negligence recognized in Canadian maritime law — Necessity for legislation to resolve uncertainty — Uncertain whether common law defences applied in maritime law case where contributory or joint negligence alleged.

These were motions to amend pleadings. The three actions herein related to a collision between the *Tuo Hai* and *Tenyo Maru* and to damages claimed as a result of oil pollution. Taiyo and Tianjin were the defendants to the Crown's action for recompense for the cost of cleaning up the oil pollution damage. Both sought to amend their statements of defence to the pollution action to add specific allegations of negligence by Crown agents (failure by members of the Canadian Coast Guard, Vessel Traffic Services, to warn by radio transmission from the shore) to the general claims already pleaded. They also sought to amend their pleadings in the collision action (Taiyo versus Tianjin) to plead indemnification by the Crown for any damage to the other party caused by the Crown, and in the pollution action to add a counterclaim against the Crown for damages suffered. The Crown opposed all amendments on the grounds that: (1) the Court had no jurisdiction to make an award of contributory negligence in that, the collision having occurred outside territorial waters, the B.C. *Negligence Act* did not apply, and because maritime law did not provide for such a claim; and (2) the amendments sought to assert an independent and new cause of action now statute barred.

Held, the motions should be allowed.

A lack of jurisdiction was not established. The question of where the cause of action arose and whether British Columbia legislation applied would be more properly addressed in argument after all the evidence had been adduced.

More importantly, the extent to which there may be a lacuna in Canadian maritime law, with respect to liability by joint tortfeasors or based on contributory negligence was unclear. Given the unsettled nature of the case law and the unavailability of a settled factual context, it would be inappropriate to refuse the amendments to the pleadings on the ground that the Court had no jurisdiction to grant the awards sought.

The amendments did not allege a whole new cause of action, now statute barred, in so far as the defence to the pollution action was concerned. Negligence on the part of the Crown

Droit maritime — Responsabilité délictuelle — Faute contributive — Collision — Pollution de la côte de la Colombie-Britannique par une nappe de pétrole — La Couronne intente une action en recouvrement des frais de nettoyage — On fait valoir une négligence de la part de préposés de la Couronne (Garde côtière) — Question de savoir si le droit maritime canadien reconnaît la faute contributive — Nécessité de mesures législatives permettant d'éliminer les incertitudes sur ce point — Il n'est pas certain si les moyens de défense de la common law s'appliquent en droit maritime en cas de faute contributive ou commune.

Il s'agissait de requêtes en modifications des plaidoiries. Les trois actions engagées en l'espèce avaient trait à la collision entre le *Tuo Hai* et le *Tenyo Maru* et aux dommages-intérêts réclamés en raison de la pollution due à un déversement de pétrole. La Taiyo et la Tianjin sont les défenderesses dans le cadre de l'action intentée par la Couronne pour remboursement des frais de nettoyage des dégâts causés par la nappe de pétrole. Elles demandaient toutes les deux l'autorisation de modifier leurs défenses dans l'action pour pollution afin d'ajouter aux allégations générales de négligence des allégations précises de négligence de la part de préposés de la Couronne (faisant valoir que les membres de la Garde côtière canadienne, Services du trafic maritime, n'avaient pas lancé d'avertissement radio à partir de la côte). Elles demandaient également à modifier leurs plaidoiries dans l'action pour collision (Taiyo c. Tianjin) afin de réclamer à la Couronne dédommagement pour tout dommage que la Couronne aurait causé à l'autre partie, et dans l'action pour pollution afin d'ajouter une demande reconventionnelle à l'encontre de la Couronne pour le préjudice subi. La Couronne s'est opposée à toutes ces modifications aux motifs que (1) la Cour n'avait pas compétence pour trancher en fonction du partage des torts car, la collision s'étant produite hors des eaux territoriales, le *Negligence Act* de la Colombie-Britannique n'était pas applicable et, aussi, que le droit maritime ne connaît pas de ce genre de réclamation; et (2) que par le biais des modifications sollicitées, les demanderesses tentaient d'introduire une nouvelle cause d'action distincte, atteinte d'ailleurs par la prescription.

Jugement: les requêtes sont accueillies.

Le défaut de compétence n'a pas été établi. La question de savoir où est née la cause d'action, et le point de savoir si c'est la législation de la Colombie-Britannique qui lui est applicable, ne sauraient être débattus avant que n'ait été produit l'ensemble de la preuve.

Plus important encore, on ne connaît pas avec précision quelles sont les lacunes du droit maritime canadien au chapitre de la responsabilité des co-auteurs d'un délit ou en cas de faute de la victime. Étant donné les incertitudes de la jurisprudence et le fait qu'on ne dispose pas d'un ensemble de faits cohérents, il n'y a pas lieu de rejeter les demandes de modification des plaidoiries au simple motif que la Cour n'aurait pas eu la compétence d'accorder les redressements sollicités.

Les modifications demandées ne faisaient pas état d'une cause d'action entièrement nouvelle, et atteinte, de surcroît, par la prescription, en ce qui concerne l'action pour pollution. Dès

was alleged in the defence from the beginning and the amendments merely added specificity to those allegations. The claims for indemnification were not statute barred. Liability for indemnification by a third party does not commence until liability on the part of the principal party has been found. The counterclaims against the Crown in the pollution action were for damages arising directly as a result of the accident and as a result of the alleged negligence of the Crown. As such, they are new causes of action. *Federal Court Act*, section 39 provides that the laws relating to the limitation of actions which are in force between subject and subject in a province apply to proceedings by or against the Crown with respect to a cause of action arising in that province. In all other cases the limitation period is six years. Thus, if the cause of action arose outside the province of British Columbia, the limitation period was six years. The claims were commenced well within that period. If the limitation period were governed by the British Columbia legislation, the two-year limitation period was still not applicable. Paragraph 4(1)(a) of the *Limitation Act* provides that the two-year time limit did not apply to counterclaims relating to or connected with the subject matter of the original action. Under subsection 4(4) a Court may allow amendments of pleadings which include a new cause of action when the Court considers it just to do so. To the extent that actions by the Crown may have contributed to the collision, claims by the defendants arising therefrom are connected to the subject matter of the original action. The circumstances fell directly within the exception described in paragraph 4(1)(a), but in any event the amendments should be allowed pursuant to subsection 4(4). Any prejudice caused by the amendments would be outweighed by the "justness" of allowing the amendment. The amendments to the statement of defence in the pollution action alone will dictate that all relevant evidence concerning the Crown's involvement will be before the Court. The issues will be fully litigated and decided whether or not the counterclaim is allowed. That the Crown will be exposed to increased financial liability arising from the counterclaim did not weigh heavily enough in the balance to justify denying the amendment. It was not until the consolidation of the pollution and collision actions last May and the attendant discoveries that the defendants became fully aware of the potential claim.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9, s. 565.
Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, s. 39 (as am. by S.C. 1990, c. 8, s. 10).

le départ, cette défense invoquait la négligence de la Couronne et les modifications demandées ne faisaient qu'ajouter un certain nombre de précisions à ces demandes. Les demandes d'indemnisation ne se heurtaient pas à la prescription. La responsabilité au niveau de l'indemnisation, de la part d'une tierce partie, n'est déclenchée qu'une fois établie la responsabilité de la partie principale. Dans l'action pour pollution, les demandes reconventionnelles présentées à l'encontre de la Couronne étaient respectivement fondées sur le préjudice direct subi en raison de l'accident et en raison de la négligence reprochée à la Couronne. En cela, il s'agit donc de nouvelles causes d'action. L'article 39 de la *Loi sur la Cour fédérale* prévoit que les lois en matière de prescription d'action qui, dans une province, régissent les rapports entre particuliers, s'appliquent aux actions intentées par la Couronne, ou contre elle, lorsque la cause d'action est née dans cette même province. Dans tous les autres cas, le délai de prescription est de six ans. Donc, si la cause d'action est née en dehors des limites territoriales de la Colombie-Britannique, le délai de prescription était de six ans. Or, les actions en question ont été engagées largement dans le délai ainsi prévu. Mais même si, en l'espèce, la prescription était régie par les règles de la Colombie-Britannique, le délai de prescription de deux ans ne s'appliquerait pas non plus. L'alinéa 4(1)a) du *Limitation Act* prévoit que le délai de prescription de deux ans ne s'applique pas aux demandes reconventionnelles lorsque celles-ci sont «en rapport» avec le sujet même de l'action initiale. Le paragraphe 4(4) permet à la Cour d'autoriser la modification de plaidoiries, même s'il s'agit d'invoquer une nouvelle cause d'action, à chaque fois que la Cour estime qu'il y a lieu de le faire. Dans la mesure où, par certains agissements, la Couronne a peut-être elle-même contribué à la collision, les demandes présentées par les défendresses et fondées sur ces agissements sont bien en rapport avec le sujet de l'action initiale. La situation en question relève carrément de l'exception prévue à l'alinéa 4(1)a), mais, en tout état de cause, le paragraphe 4(4) incite à autoriser les modifications demandées. L'opportunité d'autoriser les modifications doit l'emporter sur le préjudice éventuel que pourraient entraîner celles-ci. Les modifications apportées aux défenses présentées dans le cadre de l'action pour pollution vont, à elles seules, assurer que toutes les preuves pertinentes touchant le rôle joué par la Couronne seront effectivement produites devant la Cour. Les questions en cause seront pleinement débattues en justice et seront tranchées quelle que soit l'issue de la demande reconventionnelle. Les incidences financières que pourrait avoir, pour la Couronne, le fait de voir sa responsabilité retenue dans le cadre de la demande reconventionnelle n'est pas d'une gravité justifiant le rejet des demandes de modification. Ce n'est qu'au mois de mai dernier, lors de la jonction de l'action pour pollution et de l'action pour collision, et dans le cadre des communications préalables, que les défendresses ont compris qu'il leur était possible de procéder ainsi.

LOIS ET RÈGLEMENTS

Limitation Act, R.S.B.C. 1979, ch. 236, art. 4.
Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 39 (mod. par L.C. 1990, ch. 8, art. 10).

Limitation Act, R.S.B.C. 1979, c. 236, s. 4.
Negligence Act, R.S.B.C. 1979, c. 228.

Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985),
ch. S-9, art. 565.
Negligence Act, R.S.B.C. 1979, ch. 228.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

CONSIDERED:

Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. et al. v. Saint John Shipbuilding Ltd. et al. (1994), 118 Nfld. & P.E.I.R. 271 (Nfld. S.C.T.D.).

REFERRED TO:

United States, The (1865), 12 L.T.R. 33 (P.C.); *B.C. Hydro and Power Authority v. Kees van Western et al. and District of Kitimat et al.*, [1974] 3 W.W.R. 20 (B.C.S.C.).

AUTHORS CITED

Canada. Dept. of Justice. *Eliminating Outmoded Common Law Defences in Maritime Torts*.

MOTIONS to amend statements of defence to add specifics to the general allegation of negligence of Crown agents in the pollution action, to plead indemnification against the Crown in the collision action, and to counterclaim against the Crown for damages suffered. Motions allowed.

COUNSEL:

Peter Bernard and *Gary Wharton* for Taiyo Gyogyo K.K. (plaintiff in T-1951-91, defendant in T-2058-91 and T-1806-93).

J. D. L. Morrison and *Mark Sachs* for The Owners and All Others Interested in the Ship *Tuo Hai*, Tianjin Ocean Shipping Company and China Ocean Shipping Company (defendants in T-1951-91 and T-2058-91, plaintiffs in T-1806-93).

Gunnar O. Eggertson, *Nancy E. Oster* and *George C. Carruthers* for Her Majesty the Queen (plaintiff in T-2058-91).

David F. McEwen for Administrator of the Ship-Source Oil Pollution Fund (party by statute in T-2058-91, defendant in T-1806-93).

JURISPRUDENCE

DÉCISION EXAMINÉE:

Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. et al. v. Saint John Shipbuilding Ltd. et al. (1994), 118 Nfld. & P.E.I.R. 271 (C.S.T.-N. 1^{re} inst.).

DÉCISIONS CITÉES:

United States, The (1865), 12 L.T.R. 33 (P.C.); *B.C. Hydro and Power Authority v. Kees van Western et al. and District of Kitimat et al.*, [1974] 3 W.W.R. 20 (C.S.C.-B.).

DOCTRINE

Canada. Ministère de la Justice. *Éliminer les moyens de défense démodés de la common law en matière de responsabilité maritime*.

REQUÊTES en modification des défenses afin d'ajouter des précisions aux allégations générales de négligence de la part de préposés de la Couronne dans le cadre de l'action pour pollution, afin de réclamer réparation à la Couronne dans le cadre de l'action pour collision, et afin d'intenter contre la Couronne une action reconventionnelle pour préjudice subi. Les requêtes sont accueillies.

f AVOCATS:

Peter Bernard et *Gary Wharton* pour Taiyo Gyogyo K.K. (demanderesse dans le dossier T-1951-91 et défenderesse dans les dossiers T-2058-91 et T-1806-93).

J. D. L. Morrison et *Mark Sachs* pour les propriétaires et toute autre personne ayant un droit sur le navire *Tuo Hai*, Tianjin Ocean Shipping Company et China Ocean Shipping Company (défendeurs dans les dossiers T-1951-91 et T-2058-91, demandeurs dans le dossier T-1806-93).

Gunnar O. Eggertson, *Nancy E. Oster* et *George C. Carruthers* pour Sa Majesté la Reine (demanderesse dans le dossier T-2058-91).

David F. McEwen pour l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (partie de par la Loi dans le dossier T-2058-91, défendeur dans le dossier T-1806-93).

SOLICITORS:

Campney & Murphy, Vancouver, for plaintiff.

Bull, Housser & Tupper, Vancouver, for The Owners and All Others Interested in the Ship *Tuo Hai*, Tianjin Ocean Shipping Company and China Ocean Shipping Company (defendants in T-1951-91 and T-2058-91, plaintiffs in T-1806-93).

Deputy Attorney General of Canada for Her Majesty the Queen (plaintiff in T-2058-91).

McEwen, Schmitt & Co., Vancouver, for Administrator of the Ship-Source Oil Pollution Fund (party by statute in T-2058-91, defendant in T-1806-93).

The following are the reasons for order rendered in English by

REED J.: These reasons relate to motions to amend pleadings to allege responsibility by Her Majesty the Queen (the Crown) for some acts which are at the core of the three related actions: T-1951-91, T-2058-91 and T-1806-93. The three actions relate to a collision between the vessels *Tuo Hai* and *Tenyo Maru* and to damages claimed as a result of oil pollution which occurred along the coast of British Columbia. The three actions, for ease of reference, are referred to as the collision action, the pollution action and the limitation of liability action. The last is not relevant for present purposes since the amendments sought do not relate to that action.

The various parties to the actions will not be described in detail, because it is not necessary. The following simplification suffices for present purposes. The plaintiff in the collision action, the owner of one of the vessels, will be referred to as "Taiyo." The defendants in the collision action are those having interests in or who are connected to the other vessel. They will be referred to collectively as "Tianjin." The Crown is the plaintiff in the pollution action, seeking recompense for the cost of cleaning up the

PROCUREURS:

Campney & Murphy, Vancouver, pour la demanderesse.

Bull, Housser & Tupper, Vancouver, pour les propriétaires et toute autre personne ayant un droit sur le navire *Tuo Hai*, Tianjin Ocean Shipping Company et China Ocean Shipping Company (défenderesses dans les dossiers T-1951-91 et T-2058-91, et demanderesses dans le dossier T-1806-93).

Le sous-procureur général du Canada pour Sa Majesté la Reine (demanderesse dans le dossier T-2058-91).

McEwen, Schmitt & Co., Vancouver pour l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (partie de par la Loi dans le dossier T-2058-91, défendeur dans le dossier T-1806-93).

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

LE JUGE REED: Ces motifs ont trait aux requêtes en modification de plaidoiries afin d'invoquer la responsabilité de Sa Majesté la Reine (la Couronne) pour certains actes qui se situent au cœur de ces trois actions connexes: T-1951-91, T-2058-91 et T-1806-93. Ces trois actions ont trait à la collision entre les navires *Tuo Hai* et *Tenyo Maru* et aux dommages-intérêts réclamés en raison de la pollution que le pétrole répandu a entraînée le long des côtes de la Colombie-Britannique. Pour simplifier, on désignera ces trois actions sous la forme respective d'action pour collision, d'action pour pollution et d'action en limitation de responsabilité. Cette dernière n'est pas pertinente en l'occurrence puisque les modifications sollicitées ne s'y appliquent pas.

Nul besoin de décrire dans le détail toutes les parties en cause. En ce qui nous concerne, il suffira de les présenter sous une forme simplifiée. La demanderesse dans l'action pour collision, propriétaire d'un des navires, sera dénommée «Taiyo». Les défenderesses dans l'action pour collision sont les personnes ayant un droit sur le navire ou ayant un quelconque lien avec lui. Celles-ci seront dénommées sous la forme collective de «Tianjin». La Couronne est demanderesse dans l'action pour pollution, puis-

oil pollution damage. Taiyo and Tianjin are the defendants to the Crown's suit. I should also note that in the collision action Tianjin has sued Taiyo by way of counterclaim and thus Tianjin and Taiyo are plaintiff and defendant respectively in that counterclaim.

Both Taiyo and Tianjin seek to amend their statements of defence to the pollution action to specifically allege acts by agents of the Crown as a cause, of the damage that arose. The Crown agents are members of the Canadian Coast Guard, Vessel Traffic Services. The statements of defence in the pollution action, already filed by Taiyo and Tianjin, contain general allegations of negligence against the Crown. That of Tianjin refers to the *Negligence Act*, R.S.B.C. 1979, c. 298. That of Taiyo simply asserts that if it is found to have any liability, that liability should be nullified in proportion to any negligence which occurred as a result of the actions of persons for whose conduct the Crown was responsible. In my view, it is correct to characterize the amendments sought to the statements of defence, in this regard, as the addition of specific allegations of negligence to the general claims which have already been pleaded.

Taiyo and Tianjin seek to amend their pleadings in the collision action. They each seek to plead that if found responsible for any of the damage which arose to the other party, indemnification should be paid by the Crown to the extent that any proportion of that damage was caused by the Crown. Taiyo and Tianjin seek to issue third party notices to the Crown.

Lastly, in the pollution action, both Taiyo and Tianjin seek to amend their respective pleadings to add a counterclaim, against the Crown. They claim damages suffered directly by each, to the extent that such was caused by the Crown's negligence. In the case of Taiyo, the damages claimed are those arising from (1) the loss of its vessel; (2) the loss of fishing income arising from the loss of the vessel and (3) any amounts it may be required to pay for oil pollution

qu'elle entend se voir rembourser le nettoyage des dégâts causés par la nappe de pétrole. Taiyo et Tianjin sont défenderesses dans l'action intentée par la Couronne. Je relève également que dans l'action pour collision Tianjin a engagé contre Taiyo une action reconventionnelle dans laquelle, par conséquent, Tianjin et Taiyo sont respectivement demanderesse et défenderesse.

Taiyo et Tianjin demandent toutes les deux à la Cour l'autorisation de modifier leurs défenses dans l'action pour pollution afin de faire valoir l'existence de certains actes de préposés de la Couronne qui auraient contribué aux dégâts constatés. Ces préposés de la Couronne sont des membres de la Garde côtière canadienne, Services du trafic maritime. Les défenses qu'ont déjà déposées Taiyo et Tianjin dans le cadre de l'action pour pollution comportent, à l'encontre de la Couronne, des allégations générales de négligence. La défense déposée par Tianjin invoque le *Negligence Act*, R.S.B.C. 1979, ch. 298. Celle de Taiyo affirme simplement qu'au cas où l'on retiendrait sa responsabilité, celle-ci devrait être atténuée à proportion de la négligence de personnes dont les actes engagent la Couronne. On peut d'après moi, considérer que les modifications que l'on se propose d'apporter aux défenses, constituent l'ajout d'allégations précises de négligence aux revendications générales déjà avancées.

Taiyo et Tianjin cherchent à modifier leurs plaidoiries écrites dans l'action pour collision. Elles entendent faire valoir que, dans l'hypothèse où l'on retiendrait leur responsabilité pour une partie du préjudice subi par l'autre partie, la Couronne devrait être tenue de verser des dommages-intérêts à proportion de la part du dommage due au comportement de ses préposés. Taiyo et Tianjin demandent l'autorisation de signifier à la Couronne des avis à tierce partie.

Et enfin, dans le cadre de l'action pour pollution, Taiyo et Tianjin sollicitent toutes les deux de la Cour l'autorisation de modifier chacune leurs plaidoiries écrites afin d'ajouter, contre la Couronne, une demande reconventionnelle. Elles demandent toutes les deux réparation du préjudice qu'elles ont respectivement subi pour la part due à la négligence des préposés de la Couronne. Taiyo réclame, pour sa part, l'indemnisation (1) de la perte de son navire; (2) de la

damage which occurred along the coasts of the state of Washington. In the case of Tianjin damages are claimed as a result of (1) the repairs needed to its vessel, (2) the loss of the use of the vessel and (3) any potential liability it might have to third parties as a result of the accident.

As I understand the Crown's argument, it opposes all the amendments, on two main grounds: (1) the Court has no jurisdiction to make awards of contributory negligence in cases such as the present; (2) the amendments seek to assert an independent and new cause of action which is now statute barred.

With respect to the argument that there is no jurisdiction in this Court to make a contributory negligence award, that argument is based, in part, on the fact that the ship collision occurred outside the territorial waters and therefore it is alleged that the *Negligence Act* of British Columbia does not apply. The argument is also based on an argument that maritime law does not provide for such a claim. Reference was made to a Department of Justice Discussion Paper entitled *Eliminating Outmoded Common Law Defences in Maritime Torts* and to the decision in *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. et al. v. Saint John Shipbuilding Ltd. et al.* (1994), 118 Nfld. & P.E.I.R. 271 (Nfld. S.C. T.D.).

I am not persuaded that a lack of jurisdiction on the part of the Court has been demonstrated with such certainty that a refusal to accept the amendments is justified.

Firstly, whether or not the cause of action arose outside the territorial waters is a matter that cannot be decided in a factual vacuum. The collision apparently occurred in that location but the alleged negligence, as I understand it, is a failure to warn by radio transmission from the shore. The question of where the cause of action arose and whether the British Columbia legislation applies is a matter more properly

perle des revenus de la pêche occasionnée par la perte du navire et (3) réclame, en outre, toute somme nécessaire à l'indemnisation des dégâts créés le long des côtes de l'État de Washington par le pétrole qui s'est répandu. Tianjin, pour sa part, entend être indemnisée (1) pour les réparations qu'elle a dû faire apporter à son navire, (2) pour l'interruption de jouissance de son navire et (3) pour toute responsabilité qu'elle pourrait avoir encourue envers des tiers en raison de l'accident.

La Couronne, elle, s'oppose aux modifications sollicitées en faisant valoir un double argument: (1) dans une affaire telle que celle-ci, la Cour n'a pas compétence pour trancher en fonction du partage des torts; et (2) par le biais des modifications sollicitées, les demanderesse tentent d'introduire une nouvelle cause d'action distincte, atteinte d'ailleurs par la prescription.

En ce qui concerne la thèse voulant que la Cour n'ait pas compétence pour trancher en fonction du partage des torts, la Couronne affirme que la collision maritime s'étant produite en dehors des eaux territoriales de la Colombie-Britannique, le *Negligence Act* de cette province n'est pas applicable. Cette thèse s'appuie également sur un argument voulant que le droit maritime ne connaisse pas de ce genre de réclamation. On a cité à la Cour un document de travail du ministère de la Justice publié sous le titre *Éliminer les moyens de défense démodés de la common law en matière de responsabilité délictuelle maritime*, ainsi que le jugement rendu dans l'affaire *Bow Valley Husky (Bermuda) Ltd. et al. v. Saint John Shipbuilding Ltd. et al.* (1994), 118 Nfld. & P.E.I.R. 271 (C.S.T.-N. 1^{re} inst.).

Je ne pense pas que l'argument sur la non-compétence de la Cour soit d'une solidité qui me porte à rejeter les demandes de modification.

Précisons tout de suite qu'en l'absence de faits précis, on ne saurait dire si la cause d'action est effectivement née en dehors des eaux territoriales. Il semblerait que la collision ait bien eu lieu en cet endroit, mais la négligence dont il est fait état découle d'une carence au niveau des transmissions radio à partir de la côte. La question de savoir où est née la cause d'action, et le point de savoir si c'est la législation de

addressed in argument after all the evidence has been adduced, e.g., when it is known exactly where the accident occurred and the facts surrounding the Crown's alleged negligence and where that occurred.

More importantly, the extent to which there may be a lacuna in Canadian maritime law, with respect to liability by joint tortfeasors or based on contributory negligence, is not clear. The *Bow Valley* decision provides no authorities for the conclusion reached therein and I understand it to be under appeal. I note as well that the unpublished Department of Justice paper, which is relied upon, indicates that the existence and scope of the alleged lacuna is uncertain. That paper recommends legislation to "clear up any lingering uncertainty" (page 1). It refers to jurisprudence where contributory negligence claims have been allowed, e.g., *United States, The* (1865), 12 L.T.R. 33 (P.C.) (referred to at page 6 of the Justice paper). The paper states that the decisions "illustrate why it is now uncertain whether the common law defences will . . . be applied by the courts in . . . [a] claim involving contributory or joint negligence arising out of a maritime cause of action other than a collision" (page 10). Apportionment in the case of collision between ships is provided for by the *Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9, section 565*. Given the unsettled nature of the jurisprudence and the unavailability of a settled factual context, I am not persuaded that it is appropriate to refuse to accept the amendments to the pleadings on the ground that this Court has no jurisdiction to grant the awards sought. This is more properly the subject for argument after all the evidence is in, at trial.

la Colombie-Britannique qui lui est applicable ne saurait être débattue avant que n'ait été produit l'ensemble de la preuve, et notamment le fait de savoir où, précisément, la collision a eu lieu, ainsi que l'ensemble des faits entourant la négligence que l'on reproche à la Couronne et le lieu où ces faits se sont produits.

Ajoutons que, chose plus importante encore, on ne sait pas avec précision quelles sont les lacunes du droit maritime canadien au chapitre de la responsabilité des co-auteurs d'un délit ou en cas de faute de la victime. On ne trouve, dans le jugement *Bow Valley*, aucune citation de jurisprudence appuyant les conclusions auxquelles la Cour est parvenue et je crois savoir par ailleurs que cette décision est actuellement en appel. Je relève également que le document, non publié, du ministère de la Justice, invoqué en l'espèce, aboutit lui-même à la conclusion qu'on ne sait guère quelles seraient, effectivement, les lacunes du droit maritime canadien et qu'il est par ailleurs difficile d'en préciser la portée. Ce document recommande la prise de mesures législatives permettant d'éliminer «toute insécurité juridique qui pourrait persister» (page 1). On y cite les décisions de justice ayant fait droit à des demandes d'indemnisation en cas de partage des torts, et notamment l'arrêt *United States, The* (1865), 12 L.T.R. 33 (P.C.) (cité à la page 6 du document de travail). D'après ce document, les décisions citées nous «montrent qu'il n'est pas certain maintenant qu'il sera ou ne sera pas fait droit aux moyens de défense de la common law par les tribunaux [dans les cas] où intervient une faute contributive ou commune née d'une cause maritime autre qu'un abordage» (page 11). En effet, le partage des responsabilités en cas de collision entre navires est prévu par la *Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985), ch. S-9, article 565*. Étant donné les incertitudes de la jurisprudence et le fait qu'on ne dispose pas d'un ensemble de faits cohérents, je ne suis pas persuadée qu'il y ait lieu de rejeter les modifications que les demandereses demandent à apporter à leurs plaidoiries, au simple motif que la Cour n'aurait pas la compétence d'accorder les redressements sollicités dans le cadre de cette action. Cette question devra être, au contraire, débattue à l'audience, une fois qu'on disposera de toutes les preuves voulues.

With respect to the argument that the amendments allege a whole new cause of action which is now statute barred, that is not true in so far as the defence to the pollution action is concerned. As noted above, negligence on the part of the Crown was alleged in the defence from the beginning and the amendments do no more than add specificity to those claims.

In so far as the claims for indemnification, by Tianjin as defendant in the collision action, and by Taiyo as defendant to the counterclaim are concerned, there can be no argument that these claims, also, are not statute barred. The liability for indemnification, by a third party, does not commence until liability on the part of the principal party has been found; see *B.C. Hydro and Power Authority v. Kees van Western et al. and District of Kitimat et al.*, [1974] 3 W.W.R. 20 (B.C.S.C.). The amendments are not statute barred and the third party notices may issue.

I turn then to the amendments which it is sought to make, by way of counterclaim, to the pollution action. As noted, the counterclaims against the Crown by Taiyo and Tianjin, respectively are for damages arising to each directly as a result of the accident and as a result of the alleged negligence of the Crown. As such, they are new causes of action. The Crown argues that as such those claims should have been pleaded earlier and they are now statute barred. It is argued that the British Columbia *Limitation Act*, R.S.B.C. 1979, c. 236 applies and that a two-year time limit is prescribed under that statute.

Section 39 of the *Federal Court Act* [R.S.C., 1985, c. F-7 (as am. by S.C. 1990, c. 8, s. 10)] provides that the laws relating to the limitation of actions which are in force between subject and subject in a province apply to proceedings by or against the Crown with respect to a cause of action arising in that province. In all other cases the limitation period is six years.

Pour ce qui est de l'argument voulant que les modifications proposées fassent, en fait, état d'une cause d'action entièrement nouvelle, et atteinte de surcroît par la prescription, cela n'est pas vrai de la défense produite dans le cadre de l'action en pollution. Nous avons dit plus haut que, dès le départ, cette défense invoquait la négligence de la Couronne et les modifications demandées ne font qu'ajouter un certain nombre de précisions à ces demandes.

En ce qui concerne les demandes d'indemnisation présentées par Tianjin en tant que défenderesse dans l'action pour collision, et par Taiyo en tant que défenderesse par voie de demande reconventionnelle, on ne saurait prétendre, là non plus, que ces demandes se heurtent à la prescription. La responsabilité au niveau de l'indemnisation, de la part d'une tierce partie, n'est déclenchée qu'une fois établie la responsabilité de la partie principale; voir *B.C. Hydro and Power Authority v. Kees van Western et al. and District of Kitimat et al.*, [1974] 3 W.W.R. 20 (C.S.C.-B.). Les demandes de modification ne se heurtent pas à la prescription et les avis à tierce partie pourront effectivement être signifiés.

Examinons maintenant les modifications que l'on souhaite apporter, par demande reconventionnelle, à l'action pour pollution. Rappelons que les demandes reconventionnelles présentées à l'encontre de la Couronne par Taiyo et Tianjin sont fondées respectivement sur le préjudice direct subi par chacune d'entre elles en raison de l'accident et aussi en raison de la négligence qu'elles reprochent à la Couronne. En cela, il s'agit donc, effectivement, de nouvelles causes d'action. La Couronne affirme que c'est pourquoi ces revendications auraient dû être avancées plus tôt, ajoutant qu'elles sont maintenant frappées de prescription. Elle affirme aussi que le *Limitation Act* de la Colombie-Britannique, R.S.B.C. 1979, ch. 236 s'applique en l'espèce. Or cette loi prévoit un délai de prescription de deux ans.

Selon 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)], les lois en matière de prescription d'action qui dans une province régissent les rapports entre particuliers s'appliquent aux actions intentées par la Couronne, ou contre elle, lorsque la cause d'action est née dans cette même province. Dans tous les

Thus, if the cause of action arose outside the province of British Columbia, as the Crown argues is the case in order to escape the operation of the provincial contributory negligence statute, then, the limitation period is six years. The claims have been commenced well within that period.

On the other hand, if the limitation period is governed by the British Columbia legislation, then, as I read that statute, the two-year limitation period is still not applicable. Section 4 of the *Limitation Act* provides that the two-year time limit does not apply to counterclaims “relating to or connected with the subject matter of the original action.” Also, a Court is authorized to allow amendments to pleadings which include a new cause of action when “the Court considers [it] just” to do so. Section 4 of the Act states:

4. (1) Where an action to which this or any other Act applies has been commenced, the lapse of time limited for bringing an action is no bar to

- (a) proceedings by counterclaim, including the adding of a new party as a defendant by counterclaim;
- (b) third party proceedings;

under any applicable law, with respect to any claims relating to or connected with the subject matter of the original action.

(4) In any action the court may allow the amendment of a pleading, on terms as to costs or otherwise that the court considers just, notwithstanding that between the issue of the writ and the application for amendment a fresh cause of action disclosed by the amendment would have become barred by the lapse of time.

The Crown argues that the counterclaim is not related to or connected with the subject matter of the original action. I do not accept that argument. The original action concerns the costs of cleaning up the oil spill. That oil spill was caused by the ship collision. To the extent that actions by the Crown itself may have contributed to that accident, claims by the defendants arising therefrom are connected to the subject matter of the original action. In my view, the

autres cas, le délai de prescription est de six ans. Donc, si la cause d'action est née en dehors des limites territoriales de la Colombie-Britannique, comme le prétend la Couronne, qui tente de se soustraire à l'action de la loi provinciale en matière de partage des torts, le délai de prescription sera de six ans. Or, les actions en question ont été engagées largement dans ce délai.

Par contre, si la prescription est, en l'espèce, régie par les règles de la Colombie-Britannique, alors, selon l'interprétation que j'en donne, le délai de prescription de deux ans ne s'applique pas non plus. L'article 4 du *Limitation Act* prévoit, en effet, que le délai de prescription de deux ans ne s'applique pas aux demandes reconventionnelles lorsque celles-ci sont [TRADUCTION] «en rapport avec le sujet même de l'action initiale». De plus, ces dispositions permettent à la Cour d'autoriser la modification de plaidoiries, même s'il s'agit d'invoquer une nouvelle cause d'action, à chaque fois que la Cour estime qu'il y a lieu de le faire. L'article 4 de la Loi prévoit en effet:

[TRADUCTION] 4. (1) Lorsqu'est engagée une action à laquelle s'applique la présente Loi ou toute autre loi, les délais prévus pour l'intenter ne font pas obstacle:

- a) aux demandes reconventionnelles, y compris la jonction d'une nouvelle partie à titre de défenderesse par voie de demande reconventionnelle;
- b) aux mises en cause;

en vertu de toute loi applicable, en ce qui concerne toute demande en rapport avec le sujet même de l'action initiale.

(4) Dans toute action, la Cour peut autoriser la modification d'une plaidoirie, aux conditions que la Cour estime justes en ce qui concerne les dépens ainsi que d'autres aspects de la cause, même si, entre la délivrance du bref d'assignation et la demande de modification, toute nouvelle cause d'action susceptible d'être révélée par la modification en question était depuis atteinte par le jeu de la prescription.

La Couronne prétend que la demande reconventionnelle n'est pas en rapport avec le sujet même de l'action initiale. Cet argument ne me convainc pas. L'action initiale porte sur les coûts de nettoyage du pétrole qui s'est répandu. Ce déversement de pétrole est dû à la collision maritime qui s'est produite. Dans la mesure où, par certains agissements, la Couronne a peut-être elle-même contribué à cet accident, les demandes présentées par les défenderesses et fondées

circumstances fall directly within the exception described in paragraph 4(1)(a). In addition, I would be prepared, in any event, to allow the amendment pursuant to subsection 4(4). The object of having responsibility for the accident determined in as complete a way as possible weighs heavily in favour of allowing the amendments to be made. In my view, it would be unjust to refuse to allow the amendments unless the Crown can demonstrate some over-balancing prejudice.

While counsel for the Crown argues that the amendments will create prejudice, I am not persuaded that this is of such a nature as to outweigh the "justness" of allowing the amendment. The amendments to the statement of defence in the pollution action, alone, will dictate that all relevant evidence concerning the Crown's involvement will be before the Court. The relevant issues will be fully litigated and decided whether or not the counterclaim is allowed. The main prejudice to the Crown will be the exposure to increased financial liability arising from the counterclaim. I do not think that this weighs heavily enough in the balance to justify denying the amendment.

Counsel for the Crown argues that counsel for Taiyo and Tianjin had information from a very early date (shortly after the accident they heard recordings of the radio transcriptions) which should have led them to an enquiry into the Crown's potential liability. It is argued that the failure to pursue such enquiry should lead the Court to refuse the amendments. Counsel for Taiyo and Tianjin, on the other hand, argue that it was not until the consolidation of the pollution action and the collision action, last May, and the attendant discoveries that they became fully aware of the potential claim. I accept that explanation.

sur ces agissements sont bien en rapport avec le sujet de l'action initiale. J'estime que la situation en question relève carrément de l'exception prévue à l'alinéa 4(1)a). Je serais d'ailleurs disposée à autoriser la modification des défenses en vertu du paragraphe 4(4). L'intérêt qu'il y a à voir trancher de manière aussi complète que possible la question de la responsabilité pour cet accident nous incite fortement à autoriser les modifications demandées. Il serait, à mes yeux, injuste de rejeter les modifications sollicitées, à moins que la Couronne ne parvienne à démontrer que cela l'exposerait à un préjudice disproportionné.

Les avocats de la Couronne prétendent que les modifications demandées entraîneraient effectivement pour la Couronne un préjudice, mais je ne suis pas convaincue que ce préjudice éventuel doive l'emporter sur l'opportunité d'autoriser les modifications sollicitées. Les modifications apportées aux défenses présentées dans le cadre de l'action pour pollution vont, à elles seules, garantir que toutes les preuves pertinentes touchant le rôle joué par la Couronne seront effectivement produites devant la Cour. Les questions en cause seront pleinement débattues en justice et seront tranchées quelle que soit l'issue de la demande reconventionnelle. En ce qui concerne la Couronne, le principal préjudice découlerait des incidences financières de la demande reconventionnelle au cas où la responsabilité de la Couronne serait retenue. Je ne pense pas que cela soit d'une gravité qui porterait la Cour à rejeter les demandes de modification.

L'avocat de la Couronne fait valoir que les avocats de Taiyo et de Tianjin ont très tôt été en possession de renseignements (peu de temps après l'accident, on leur a transmis la transcription des communications radio) qui auraient dû tout de suite donner lieu à une enquête sur la responsabilité éventuelle de la Couronne. Il fait donc valoir que la Cour devrait refuser les modifications sollicitées étant donné qu'à l'époque les deux parties en question n'ont pas réclamé la tenue d'une enquête. Les avocats de Taiyo et Tianjin soutiennent pour leur part que ce n'est qu'au mois de mai dernier, c'est-à-dire lors de la jonction de l'action pour pollution et de l'action pour collision, et à l'occasion des communications préalables qui ont eu lieu, que les deux parties ont com-

pris qu'il était possible de procéder ainsi. J'admets leur explication sur ce point.

For the reasons given, the motions to amend pleadings have been allowed.

a Pour l'ensemble des présents motifs, les requêtes en modification des plaidoiries sont accueillies.