

A-245-80

A-245-80

Nisshin Kisen Kaisha Ltd. (Plaintiff) (Respondent)

v.

Canadian National Railway Company and all other persons having claims against the plaintiff, its ship *Japan Erica* or the fund hereby to be created (Defendants) (Appellants)

Court of Appeal, Thurlow C.J., Heald and Urie JJ.—Vancouver, January 27 and 28; Ottawa, March 17, 1981.

Maritime law — Appeal from order of Trial Judge staying action for damages pursuant to s. 648 of the Canada Shipping Act — Plaintiff-respondent commenced action to limit its liability, and therein admitted liability for the purposes of its action only up to the amount of a fund to be created — Whether Trial Judge erred in ordering stay of proceedings in the absence of an unqualified admission of liability — Appeal allowed in part — Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, s. 648(1), as amended by Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 65, Schedule II, item 5, s. 7.

Appeal by Canadian National Railway Company (hereinafter CN) from an order of the Trial Division in an action brought by Nisshin Kisen Kaisha Ltd. (hereinafter Nisshin) for limitation of its liability for damage caused by the collision of its ship with a railway bridge. Nisshin admitted liability for the purposes of its action only up to the amount of a fund to be created. CN and others brought actions claiming damages. The order under appeal stayed CN's actions for damages pursuant to section 648 of the *Canada Shipping Act* which confers a discretion on the Court to "stay any proceedings pending in any court in relation to the same matter". The Trial Judge observed that the question was not whether there was an admission of liability, but whether the admission of liability was too restricted, and held that as the admission was binding on Nisshin for all purposes of the action, the objection that it was incomplete in the sense that it would not be binding in other proceedings, failed. The issue is whether the Trial Judge erred in ordering a stay of proceedings in the absence of an unrestricted admission of liability by Nisshin.

Held, the appeal should be allowed in part, and paragraph 5 of the order varied so as to permit CN to proceed with one action against Nisshin to establish Nisshin's liability. The question is not whether an admission of liability is sufficient for

Nisshin Kisen Kaisha Ltd. (Demanderesse) (Intimée)

a c.

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et toutes les autres personnes ayant des réclamations contre la demanderesse, son navire *Japan Erica* ou le fonds qui sera créé par les présentes (Défenderesses) (Appellantes)

Cour d'appel, le juge en chef Thurlow, les juges Heald et Urie—Vancouver, 27 et 28 janvier; Ottawa, 17 mars 1981.

Droit maritime — Appel formé contre l'ordonnance par laquelle le juge de première instance a suspendu l'action en dommages-intérêts en vertu de l'art. 648 de la Loi sur la marine marchande du Canada — La demanderesse-intimée a intenté une action pour faire limiter sa responsabilité et a, à cet égard, reconnu, uniquement aux fins de son action, sa responsabilité jusqu'à concurrence du montant d'un fonds qui sera créé — Il échet d'examiner si le juge de première instance a commis une erreur en ordonnant la suspension des procédures en l'absence d'une reconnaissance inconditionnelle de responsabilité — Appel accueilli en partie — Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 648(1), modifiée par la Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, art. 65, annexe II, item 5, art. 7.

Il s'agit d'un appel formé par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (ci-après appelée le CN) contre une ordonnance rendue par la Division de première instance dans une action intentée par Nisshin Kisen Kaisha Ltd. (ci-après appelée la Nisshin) pour faire limiter sa responsabilité pour les dommages causés par la collision entre son navire et un pont de chemin de fer. La Nisshin a, uniquement aux fins de son action, reconnu sa responsabilité jusqu'à concurrence du montant d'un fonds qui sera créé. Le CN et d'autres personnes ont intenté des actions en dommages-intérêts. L'ordonnance dont appel a suspendu les actions en dommages-intérêts du CN en vertu de l'article 648 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui confère à la Cour le pouvoir discrétionnaire d'arrêter toutes procédures pendantes devant une cour relativement à la même affaire. Le juge de première instance a noté que la question qui se posait n'était pas de savoir s'il y avait effectivement eu reconnaissance de responsabilité, mais si la reconnaissance était trop restreinte, et a jugé qu'étant donné que la reconnaissance liait la Nisshin à toutes les fins de l'action, l'objection qu'elle serait incomplète en ce sens qu'elle ne la lierait pas dans d'autres procédures ne pouvait être retenue. Il échet d'examiner si le juge de première instance a commis une erreur en ordonnant la suspension des procédures en l'absence d'une reconnaissance inconditionnelle de responsabilité de la part de la Nisshin.

Arrêt: l'appel est accueilli en partie et le paragraphe 5 de l'ordonnance devrait être modifié de façon à permettre au CN de poursuivre une action contre la Nisshin aux fins d'établir la responsabilité de celle-ci. La question ne consiste pas à savoir si

the specific purposes of a limitation action. Rather, it is whether when an alleged tortfeasor seeks to establish his right to a statutory limitation of his liability, the injured party should be prevented or delayed in pursuing his right to establish the legal responsibility of the tortfeasor for his loss when the tortfeasor refuses or fails to admit his responsibility and thus reserves to himself the opportunity to defend the injured party's action, if he, the tortfeasor, fails in his action to limit his liability. When responsibility is not admitted by the shipowner the injured party's recourse is to have it established by judgment in the damage action, and this is particularly so when the injured party does not concede but contests the shipowner's right to limit his liability.

Miller v. Powell 2 Sess. Cases, 4th series (1875) 976, agreed with. *Hill v. Audus* (1855) 1 K. & J. 263, agreed with. *Georgian Bay Transportation Co. v. Fisher* (1880) 5 O.A.R. 383, agreed with. *Normandy* (1870) L.R. 3 A. & E. 152, agreed with. *London and South Western Railway Co. v. James* (1872) L.R. 8 Ch. App. 241, distinguished.

APPEAL.

COUNSEL:

E. Chiasson and *C. J. O'Connor* for appellant (defendant) Canadian National Railway Company.

P. D. Lowry and *J. Marquardt* for respondent (plaintiff).

W. B. Scarth, Q.C. and *R. Winesanker* for Attorney General of Canada.

C. Lace for Attorney General of British Columbia.

SOLICITORS:

Ladner Downs, Vancouver, for appellant (defendant) Canadian National Railway Company.

Campney & Murphy, Vancouver, for respondent (plaintiff).

Deputy Attorney General of Canada for Attorney General of Canada.

Constitutional and Administrative Law Section, Ministry of Attorney General for Attorney General of British Columbia.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

THURLOW C.J.: This is an appeal by Canadian National Railway Company and four additional appeals by other parties having claims against the

une reconnaissance de responsabilité est suffisante aux seules fins d'une action en limitation de responsabilité. Il s'agit plutôt de savoir si, lorsque l'auteur présumé d'un dommage cherche à établir son droit à ce que sa responsabilité soit limitée conformément à la loi, on devrait empêcher ou retarder la poursuite, par la partie lésée, de son droit de faire établir la responsabilité de l'auteur du dommage pour sa perte si l'auteur du dommage refuse ou néglige de reconnaître sa responsabilité, se réservant ainsi la possibilité de contester l'action prise par la partie lésée si l'action en limitation de responsabilité de l'auteur du dommage est rejetée. Lorsque le propriétaire de navire ne reconnaît pas sa responsabilité, la solution pour la partie lésée est d'obtenir, dans l'action en dommages-intérêts, un jugement concluant à la responsabilité du propriétaire. Cela est particulièrement vrai lorsque la partie lésée n'admet pas mais plutôt conteste le droit du propriétaire de navire de faire limiter sa responsabilité.

Arrêts approuvés: *Miller c. Powell* 2 Sess. Cases, 4^e série (1875) 976; *Hill c. Audus* (1855) 1 K. & J. 263; *Georgian Bay Transportation Co. c. Fisher* (1880) 5 O.A.R. 383; *Normandy* (1870) L.R. 3 A. & E. 152. Distinction faite avec l'arrêt: *London and South Western Railway Co. c. James* (1872) L.R. 8 Ch. App. 241.

d APPEL.

AVOCATS:

E. Chiasson et *C. J. O'Connor* pour l'appellante (défenderesse) la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

P. D. Lowry et *J. Marquardt* pour l'intimée (demanderesse).

W. B. Scarth, c.r., et *R. Winesanker* pour le procureur général du Canada.

C. Lace pour le procureur général de la Colombie-Britannique.

PROCUREURS:

Ladner Downs, Vancouver, pour l'appelante (défenderesse) la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Campney & Murphy, Vancouver, pour l'intimée (demanderesse).

Le sous-procureur général du Canada pour le procureur général du Canada.

Section du droit constitutionnel et administratif du département du Procureur général pour le procureur général de la Colombie-Britannique.

Ce qui suit est la version française des motifs du jugement rendus par

LE JUGE EN CHEF THURLOW: Il s'agit d'un appel interjeté par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et de quatre autres

plaintiff-respondent (which under Rule 1203(3) are treated as cross appeals) from an order of the Trial Division [[1981] 1 F.C. 293] made on April 10, 1980 which varied in some respects and otherwise confirmed an *ex parte* order of the Trial Division made on January 18, 1980 in an action brought by the plaintiff-respondent on January 10, 1980 for limitation of its liability for damage occasioned when its ship, *Japan Erica*, collided with and heavily damaged a railway bridge belonging to Canadian National Railway Company (hereinafter the appellant) spanning the Second Narrows in Vancouver Harbour.

The collision occurred on October 12, 1979. On the following day the appellant commenced an action in the Trial Division of this Court against the ship, her owner Nisshin Kisen Kaisha Ltd., the master and the pilot. In that action, the respondent owner has given security in lieu of bail in the amount of \$10,000,000 in respect of the appellant's losses which, it is said in an affidavit that is before the Court, will exceed that amount by an amount in the millions of dollars. Certain other parties, whose business operations were disrupted by the bridge having been rendered unusable, have also brought actions claiming damages in respect of which the respondent has posted security for another \$10,000,000. It was said that the total claims may exceed \$40,000,000.

Paragraph 2 of the respondent's statement of claim is as follows:

On the night of October 12th 1979, "Japan Erica" struck and severely damaged the railway bridge which spanned the Second Narrows in Vancouver Harbour. For the purposes of this action, and this action only, the Plaintiff admits liability to the Defendants up to but not beyond the aggregate amount of "The Fund" hereby to be created.

In paragraph 7, it is further stated that:

The damage to the bridge (and any rights thereby infringed), was caused by an act or omission in the navigation of the ship and occurred without actual fault or privity on the part of the Plaintiff.

appels (que la Règle 1203(3) considère comme des appels incidents) formés par d'autres parties ayant des réclamations contre la demanderesse-intimée contre une ordonnance rendue par la Division de première instance [[1981] 1 C.F. 293] le 10 avril 1980 qui, à certains égards, modifiait et, pour le reste, confirmait une ordonnance *ex parte* de la Division de première instance rendue le 18 janvier 1980 dans une action intentée par la demanderesse-intimée le 10 janvier 1980 pour déterminer les limites de sa responsabilité pour les dommages causés lorsque son navire, *Japan Erica*, heurta et endommagea sérieusement un pont de chemin de fer appartenant à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (ci-après appelée l'appelante) qui enjambe le Second Narrows dans le port de Vancouver.

La collision eut lieu le 12 octobre 1979. Le lendemain, l'appelante introduisait une action en Division de première instance de cette Cour contre le navire, son propriétaire Nisshin Kisen Kaisha Ltd., le capitaine et le pilote. Dans cette action, le propriétaire intimé a fourni un cautionnement de \$10,000,000 comme garantie relativement aux pertes de l'appelante qui, selon un affidavit déposé devant la Cour, excéderont cette somme de plusieurs millions de dollars. Certaines autres parties dont les activités commerciales furent perturbées parce que le pont était devenu inutilisable ont également intenté des actions en dommages-intérêts pour lesquels l'intimée a fourni un autre cautionnement de \$10,000,000. Il a été allégué que la valeur totale des réclamations pourrait excéder \$40,000,000.

Le paragraphe 2 de la déclaration de l'intimée est ainsi rédigé:

[TRADUCTION] La nuit du 12 octobre 1979, le «Japan Erica» a heurté et sérieusement endommagé le pont de chemin de fer qui enjambe le Second Narrows dans le port de Vancouver. Aux fins de la présente action seulement, la demanderesse admet sa responsabilité envers les défenderesses jusqu'à concurrence du montant global du «fonds» à être créé par les présentes.

Au paragraphe 7, il est en outre déclaré:

[TRADUCTION] Les dommages subis par le pont (et la violation de tout droit par suite de cet accident), furent causés par un acte ou une omission dans la conduite du navire et sont survenus sans qu'il y ait faute ni complicité réelles de la part de la demanderesse.

The order of January 18, 1980, *inter alia*, settled the tonnage of the *Japan Erica* at 13,709.4 and the statutory amount of limited liability as of that date at \$1,395,627.60, it directed the payment into Court of that amount with interest, it established regulations as to making interested persons parties to the proceedings, as to their rights, as to the exclusion of claimants who do not come in within a certain time and as to other procedural matters, it limited a time for applications to vary the order and it provided for service of the order.

There is no issue as to any of these provisions of the order. What is in issue are the provisions of paragraph 5 which, as amended on April 10, 1980 following an application by the appellant to vary the order by deleting paragraphs 4 and 5, reads as follows:

5. Upon such payment into Court being made:

(a) Any proceedings in any court then pending in relation to this event shall by virtue of section 648 of the *Canada Shipping Act* be stayed except for the purpose of taxation and payment of costs; and

(b) The defendant Canadian National Railway Company and all other persons wishing to maintain in this Court any claim against the plaintiff for loss or damages to property or any infringement of any rights arising out of or resulting from this event must do so in this present action and, hereinafter, must refrain from prosecuting, beyond its mere institution any action in any court against the plaintiff, its ship *Japan Erica* and all persons who have liability that is limited by virtue of sections 647 and 649(1) of the *Canada Shipping Act*, in respect of this event

The respondent having on January 23, 1980 paid into Court \$1,450,764.45 as the fund referred to in the order, the appellant's action for damages brought on October 13, 1979, is stayed by these provisions and the appellant is also effectively prevented from prosecuting beyond its commencement an action for such damages in any other Court. We were informed that such an action has been commenced in the Supreme Court of British Columbia.

The issue in the appeal, as set out in the appellant's memorandum, is whether "the trial judge erred in ordering a stay of proceedings and

Entre autres, l'ordonnance du 18 janvier 1980 établissait le tonnage du *Japan Erica* à 13,709.4 et fixait les limites de la responsabilité, à cette date, à \$1,395,627.60; elle ordonnait le paiement à la Cour de cette somme avec les intérêts s'y rapportant; elle établissait des règles relativement aux conditions dans lesquelles les parties intéressées pouvaient être constituées parties aux procédures, relativement à leurs droits, à l'exclusion de réclamants ne produisant pas leurs réclamations dans les délais prescrits et relativement à d'autres questions procédurales; elle fixait un délai pour les demandes de modification de l'ordonnance et elle prévoyait la signification de l'ordonnance.

Aucune de ces dispositions de l'ordonnance n'est contestée. On conteste cependant les dispositions du paragraphe 5 qui, telles que modifiées le 10 avril 1980 à la suite d'une demande présentée par l'appelante pour faire modifier l'ordonnance en supprimant les paragraphes 4 et 5, se lit comme suit:

[TRADUCTION] 5. Lorsque la somme prescrite aura été consignée à la Cour:

a) Toutes procédures pendantes devant une cour relativement à cet événement seront, en vertu de l'article 648 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, suspendues, sauf en ce qui concerne la taxation et le paiement des dépens; et

b) La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, défenderesse à l'instance, et toute autre personne désirant maintenir devant la présente Cour toute réclamation contre la demanderesse pour perte ou dommage causés aux biens ou violation de tout droit découlant ou émanant de cet événement doivent le faire dans la présente action et, par la suite, s'abstenir de faire plus que d'intenter toute action, devant quelque tribunal que ce soit, contre la demanderesse, son navire *Japan Erica* et tous ceux dont la responsabilité est, en application des articles 647 et 649(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, limitée à l'égard de cet événement

L'intimée ayant, le 23 janvier 1980, consigné à la Cour la somme de \$1,450,764.45 pour constituer le fonds mentionné dans l'ordonnance, l'action en dommages-intérêts introduite par l'appelante le 13 octobre 1979 est suspendue en conformité avec ces dispositions, et l'appelante se voit également effectivement interdire de poursuivre, au-delà de son introduction, une action en dommages-intérêts devant tout autre tribunal. On nous a informé qu'une telle action avait été introduite devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique.

Le point en litige dans le présent appel, tel qu'énoncé dans l'exposé des moyens de l'appelante, consiste à déterminer si [TRADUCTION] «le juge de

restraining order in the absence of an unrestricted admission of liability by the respondent". The appellant's case, as I understood it, was that while what is set out in the respondent's statement of claim is adequate for the purposes of its limitation action (since no admission of liability at all is necessary, at least at the stage the action has reached) it is wrong and unjust to prevent the appellant from proceeding with its action in which it seeks to establish the respondent's liability for the damages caused by the collision when the respondent is not prepared to admit that liability unconditionally. In support of his position counsel pointed out that the limitation action is being contested, that it has been set down for trial in October 1981, that it is not unlikely that there will be appeals covering a period of several years and that in the meantime the appellant is being prejudiced by the delay in that in the meantime the memories of witnesses may be adversely affected or they may die or become unavailable, that the Court cannot protect the appellant from the deterioration of its ability to exercise its legal rights if they are deferred pending the result of the limitation action and that the only prejudice that could be suffered by the respondent, if the appellant's actions were permitted to proceed, would be a matter of costs with which the Court could deal if it turns out that the respondent is entitled to limit. Counsel further submitted that there was enough difference between the appellant's claim and those of the other claimants to justify permitting the appellant to proceed with its action while continuing the stay of the other damage actions.

The respondent's position is that the Trial Judge did not err, that the appellant is but one of eighteen claimants, that to deny the respondent relief from having to defend a variety of actions in several courts would undermine and frustrate the purpose for which section 648 of the *Canada Shipping Act* was enacted, that it is essential that there be a procedure whereby prompt effect can be given to a shipowner's right to limit his liability

première instance a commis une erreur en ordonnant la suspension des procédures et en rendant une ordonnance restrictive en l'absence d'une reconnaissance inconditionnelle de responsabilité de la part de l'intimée». La prétention de l'appelante, si j'ai bien compris, consiste à dire que bien que ce qui figure dans la déclaration de l'intimée soit adéquat aux fins de son action en limitation de responsabilité (puisque aucune reconnaissance de responsabilité n'est nécessaire, du moins en cet état de la cause), il est incorrect et injuste d'empêcher l'appelante de poursuivre l'action dans laquelle elle tente d'établir la responsabilité de l'intimée pour les dommages causés par la collision alors que l'intimée n'est pas prête à admettre inconditionnellement cette responsabilité. A l'appui de sa position, l'avocat a fait remarquer que l'action en limitation de responsabilité est contestée, que la cause doit être entendue en octobre 1981, qu'il n'est pas improbable qu'il y aura des appels qui s'étendront sur plusieurs années, et qu'en attendant, l'appelante subit des préjudices du fait de ce retard. Des préjudices en ce sens que, dans l'intervalle, les témoins risquent d'oublier certaines choses ou de mourir ou de ne plus être disponibles, que la Cour ne peut protéger l'appelante contre la diminution de l'efficacité avec laquelle elle pourra exercer ses droits si l'exercice de ceux-ci est reporté en attendant l'issue de l'action en limitation de responsabilité et que le seul préjudice que pourrait subir l'intimée, si l'appelante était autorisée à poursuivre ses actions, serait sur le plan des frais, question à laquelle la Cour pourrait remédier s'il s'avère que l'intimée a le droit de faire fixer les limites de sa responsabilité. L'avocat a en outre prétendu que la différence entre la réclamation de l'appelante et celles des autres réclamants était suffisamment grande pour justifier qu'on permette à l'appelante de poursuivre son action tout en maintenant la suspension des autres actions en dommages-intérêts.

Pour sa part, l'intimée répond que le juge de première instance n'a pas commis d'erreur, que l'appelante n'est qu'un réclamant parmi dix-huit, que de refuser à l'intimée d'être exemptée d'avoir à se défendre dans diverses actions devant plusieurs cours minerait et contrecarrerait l'objet pour lequel l'article 648 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* fut adopté, qu'il est essentiel qu'il existe une procédure qui permette de donner

without taxing the administration of justice and putting the many parties suffering loss to the added cost of resolving a complexity of issues when, because of the limitation of the shipowner's liability, the whole exercise would be rendered academic and serve only to add to the losses sustained, that the procedure provided by section 648 has been structured to provide for a trial of any issue as to the right of the shipowner to limit with a restriction on the other proceedings in the meantime, that the authorities establish that to obtain a stay a shipowner must admit liability up to the amount of the limitation fund and pay that fund into Court in order to ensure that (i) upon the Court determining that the shipowner is entitled to limit it will have jurisdiction to pronounce judgment and (ii) there will be a fund available for distribution and that the admission made by the respondent meets these requirements and with the fund created justifies the restrictions on related proceedings which the Trial Judge saw fit in the exercise of his discretion to order.

The authority of the Court to make an order in a limitation action staying other proceedings is found in subsection 648(1) of the *Canada Shipping Act*¹. It reads:

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, the Admiralty 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 court may stay any proceedings pending in any court in relation to the same matter, and it 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

¹ R.S.C. 1970, c. S-9, as amended by the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 65, Schedule II, item 5, s. 7.

rapidement effet aux droits d'un propriétaire de navire de faire fixer les limites de sa responsabilité sans mettre l'administration de la justice à l'épreuve et sans imposer aux nombreuses parties ayant subi des pertes le fardeau additionnel de démêler un écheveau de questions complexes alors que, si la responsabilité du propriétaire du navire était limitée, toute cette opération pourrait devenir inutile et ne faire qu'ajouter aux pertes subies. L'intimée prétend en outre que la procédure prévue par l'article 648 est conçue pour prévoir un procès relativement à toute question afférente au droit du propriétaire d'un navire de limiter sa responsabilité tout en interdisant, en attendant l'issue, la poursuite de toute autre procédure, qu'il est établi que pour obtenir la suspension de procédures, le propriétaire du navire doit reconnaître sa responsabilité jusqu'à concurrence du montant du fonds créé à cet égard et consigner cette somme à la Cour afin d'assurer que (i) si la Cour décide que le propriétaire de navire a le droit de faire fixer la limite de sa responsabilité, elle sera compétente pour rendre le jugement et (ii) qu'un fonds sera disponible pour la répartition. L'intimée ajoute enfin que la reconnaissance de sa responsabilité satisfait à ces exigences, ce qui, avec le fonds créé, justifie les restrictions que le juge de première instance, dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, a jugé bon d'imposer relativement aux procédures connexes.

C'est le paragraphe 648(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*¹ qui confère à la Cour le pouvoir, dans une action en limitation de responsabilité, d'ordonner la suspension d'autres procédures. Ce paragraphe est ainsi rédigé:

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, la Cour d'Amirauté peut, à la requête dudit propriétaire, fixer le montant de la responsabilité et répartir ce montant proportionnellement entre les différents réclamants; cette cour 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

¹ S.R.C. 1970, c. S-9, modifié par la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, art. 65, annexe II, item 5, art. 7.

requiring security from the owner, and as to payment of any costs, as the court thinks just.

It will be observed that the discretion conferred by this provision to "stay any proceedings pending in any court in relation to the same matter" is not fettered by any statutory wording as to how it is to be exercised. There is no doubt that it must be exercised judicially, but there is no statutory requirement that before the power is exercised, the shipowner should be required to make an unconditional or indeed any admission of liability. On the other hand, where the shipowner does not make an unconditional admission of his responsibility for the damage, that is an obvious consideration to be taken into account in deciding whether an injured party should be prevented, either temporarily or at all, from pursuing his action to establish the shipowner's responsibility for the casualty in which his loss was sustained. The principle is well stated by the Lord President of the Court of Session in *Miller v. Powell*²:

It is quite clear on the face of the 514th section that its provisions are intended to apply whether the owners admit or deny liability.

When they admit liability the Court will proceed to stop all actions and suits brought or to be brought for the purpose of constituting liability.

When they deny liability the Court will allow such actions to go on.

In dealing with this consideration, the learned Trial Judge, after observing [at page 298] that "The question arising in the present case is really not whether there was in fact an admission of liability but, more specifically, whether the admission was too restricted", went on to hold, as I understand his reasoning, that as the admission contained in the statement of claim is binding on the respondent for all purposes of this action the objection that it is "incomplete" in the sense that it would not be binding in other proceedings between the appellant and the respondent, failed. Having reached that conclusion, the learned Trial Judge went on to deal with and to overrule several other objections raised by the appellant and then gave reasons, to which no exception is taken, for

réclamants qui ne se présentent pas dans un certain délai, pour exiger des garanties du propriétaire et quant au paiement des frais.

On remarquera qu'aucune disposition de la loi n'établit de modalités de l'exercice du pouvoir discrétionnaire conféré par ce paragraphe d'arrêter toutes procédures pendantes devant une cour relativement à la même affaire. Il ne fait aucun doute que ce pouvoir doit être exercé de façon judiciaire mais aucune disposition de la loi ne prévoit qu'avant que ce pouvoir ne soit exercé, il devrait être demandé au propriétaire du navire de reconnaître inconditionnellement sa responsabilité ou de reconnaître, de quelque autre façon, sa responsabilité. Par ailleurs, lorsque le propriétaire du navire ne reconnaît pas inconditionnellement sa responsabilité pour les dommages, c'est évidemment un élément qu'il faut prendre en compte pour décider s'il devrait être interdit, même pour un certain temps, à une partie lésée de poursuivre son action tendant à établir la responsabilité du propriétaire du navire pour l'accident qui a causé la perte qu'il a subie. Ce principe est clairement énoncé par le lord président de la Court of Session dans l'arrêt *Miller c. Powell*²:

[TRADUCTION] Il est très clair à la lecture de l'article 514 que ses dispositions doivent s'appliquer indépendamment du fait que les propriétaires reconnaissent ou nient leur responsabilité.

Quand ils reconnaîtront leur responsabilité, la Cour procédera à la suspension de toutes les actions et procédures intentées ou à intenter en vue de l'établissement de la responsabilité.

S'ils nient leur responsabilité, la Cour permettra à ces actions de se poursuivre.

Sur ce point, le juge de première instance, après avoir noté [à la page 298] que «La question qui se pose en l'espèce n'est pas réellement de savoir s'il y a effectivement eu aveu de responsabilité mais, plus précisément, de savoir si l'aveu a été trop limité», a conclu, si je comprends bien son raisonnement, qu'étant donné que l'aveu figurant dans la déclaration lie l'intimée à toutes les fins de la présente action, l'objection qu'il serait «incomplet» en ce sens qu'il ne la lierait pas dans d'autres procédures entre l'appellante et l'intimée ne pouvait être retenue. Après être arrivé à cette conclusion, le juge de première instance a examiné et rejeté plusieurs autres objections soulevées par l'appellante et a ensuite donné les motifs, qui ne sont pas contestés, pour lesquels, dans l'exercice de sa dis-

² 2 Sess. Cases, 4th series (1875) 976 at page 979.

² 2 Sess. Cases, 4^e série (1875) 976 à la p. 979.

exercising his discretion in favour of confirming the stay of proceedings and the injunction, as amended.

The reasons given by the learned Trial Judge for exercising his discretion to grant a stay are weighty. But, with respect, it appears to me that his view with respect to the admission of liability is erroneous. The question, as I see it, is not whether an admission of liability is sufficient for the specific purposes of a limitation action. Rather, it is whether when an alleged tortfeasor seeks to establish his right to a statutory limitation of his liability, the injured party should be prevented or delayed in pursuing his right to establish the legal responsibility of the tortfeasor for his loss when the tortfeasor refuses or fails to admit his responsibility and thus reserves to himself the opportunity to defend the injured party's action if he, the tortfeasor, fails in his action to limit his liability. In no case of which I am aware was a shipowner granted a stay while reserving to himself that right.

It is, I think, of some importance to bear in mind that a limitation action is not a proceeding in which the liability, (i.e. the legal responsibility for damage), of the shipowner as between himself and the injured party is determined. Though this Court has jurisdiction to entertain such an issue, that is not the purpose of the proceeding authorized by subsection 648(1) of the *Canada Shipping Act*. In a limitation action, the claim is for a declaration of the right to limit. The defence, if any, is to deny that right. The proceedings for establishment of the fund and for its distribution are incidental. They come into play, not for the purpose of establishing legal responsibility, but for the purpose of apportioning the limitation fund among the claimants.

In *The Merchant Shipping Act, 1854*³ a provision corresponding to subsection 648(1) had conferred on the High Court of Chancery in England,

³ 1854 (17 & 18 Vict., c. 104) Imp.

crétion, il a confirmé la suspension des procédures et l'injonction, telles que modifiées.

^a Les motifs sur lesquels le juge de première instance s'est fondé pour exercer son pouvoir discrétionnaire pour confirmer l'arrêt des procédures sont de poids. Mais, avec déférence, il me semble que son opinion sur la reconnaissance de responsabilité est erronée. Selon moi, la question ne consiste pas à savoir si une reconnaissance de responsabilité est suffisante aux seules fins d'une action en limitation de responsabilité. Il s'agit plutôt de savoir si, lorsque l'auteur présumé d'un dommage ^b cherche à établir son droit à ce que sa responsabilité soit limitée conformément à la loi, on devrait empêcher ou retarder la poursuite, par la partie lésée, de son droit de faire établir la responsabilité de l'auteur du dommage pour sa perte si l'auteur ^c du dommage refuse ou néglige de reconnaître sa responsabilité, se réservant ainsi la possibilité de contester l'action prise par la partie lésée si l'action en limitation de responsabilité de l'auteur du dommage est rejetée. Je ne connais aucun cas où l'on a ^d accordé à un propriétaire de navire la suspension des procédures lorsqu'il se réservait ce droit.

Il est important, je crois, de ne pas oublier qu'une action en limitation de responsabilité n'est pas une procédure dans laquelle la responsabilité (c'est-à-dire la responsabilité pour un dommage) du propriétaire d'un navire est déterminée pour ce qui concerne ce dernier et la partie lésée. Bien que la Cour ait compétence pour connaître d'une telle question, ce n'est pas là l'objet de la procédure autorisée par le paragraphe 648(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Dans une action en limitation de responsabilité, la demande tend à ^e obtenir une déclaration du droit de faire fixer les limites de la responsabilité. La défense, s'il en est, consiste à nier ce droit. Les procédures pour la création du fonds et pour sa répartition sont accessoires. Leur objet n'est pas d'établir la responsabilité ^f mais de déterminer la répartition du fonds entre les réclamants.

Dans *The Merchant Shipping Act, 1854*³ une disposition correspondant au paragraphe 648(1) avait conféré à la Haute Cour de la Chancellerie

³ 1854 (17 & 18 Vict., c. 104) Imp.

and the Court of Session in Scotland, the authority to entertain limitation proceedings, to distribute the limitation amount and to stop proceedings in other Courts in relation to the subject-matter. At that time the Chancery Court did not have jurisdiction to entertain or determine claims of ship-owners' liability. The scope of what could be dealt with in the limitation proceeding in the Chancery Court appears from *Hill v. Audus*⁴, where the Vice Chancellor, Sir W. Page Wood, in discussing the statute and what it provided said at page 267:

... the only question to be tried by this Court is the amount of damage which each claimant has suffered.

Later, in 1862, the same jurisdiction in limitation proceedings was also given to the High Court of Admiralty when the ship or its proceeds were under arrest in that Court. That Court had jurisdiction to determine the liability issue. But the practice followed was to keep the proceedings for limitation separate from those brought to establish liability.

A useful review of the history of the jurisdiction in limitation proceedings is found in the judgment of Patterson J.A. in *The Georgian Bay Transportation Co. v. Fisher*⁵. In that case, the Court set aside an injunction against proceeding with a damage action on grounds which included that the shipowner had not admitted responsibility for the loss and had not brought into Court the amount to which he claimed to limit his liability. Patterson J.A. said at page 404:

If I correctly apprehend the practice in the Court of Admiralty, it did not happen there, any more than in Chancery, that the question of liability was litigated in the cause of limitation. I understand it always to have been the subject of a separate action, brought by the claimants, or some one of them, against the owner.

Patterson J.A. continued at pages 406-407:

⁴ (1855) 1 K. & J. 263.

⁵ (1880) 5 O.A.R. 383.

d'Angleterre et à la Court of Session en Écosse le pouvoir de connaître des procédures en limitation de responsabilité, de répartir la somme fixée à ce titre et d'arrêter les procédures pendantes devant d'autres cours relativement à la même affaire. A cette époque, la Cour de la Chancellerie n'avait pas compétence pour connaître des réclamations relatives à la responsabilité des propriétaires de navires ni pour statuer sur celles-ci. L'arrêt *Hill c. Audus*⁴ indique ce dont il peut être question dans des procédures en limitation de responsabilité devant la Cour de la Chancellerie; dans cette cause, le vice-chancelier, Sir W. Page Wood, en parlant de cette loi et de ses dispositions, dit à la page 267:

[TRADUCTION] ... la seule question que doit trancher la présente Cour est celle du montant des dommages subis par chaque réclamant.

Plus tard, en 1862, la même compétence relative aux procédures en limitation de responsabilité fut également conférée à la Haute Cour d'Amirauté lorsque cette Cour était saisie d'une affaire où le navire ou le produit de sa vente était saisi. Cette Cour avait compétence pour trancher la question de la responsabilité. Mais la pratique suivie était de garder les procédures en limitation de responsabilité séparées de celles introduites pour établir la responsabilité.

On trouve un historique intéressant de la compétence en matière de limitation de responsabilité dans les motifs du juge d'appel Patterson dans l'affaire *The Georgian Bay Transportation Co. c. Fisher*⁵. Dans cette affaire, la Cour infirme une injonction interdisant la poursuite d'une action en dommages-intérêts notamment au motif que le propriétaire de navire n'avait pas reconnu sa responsabilité pour la perte et n'avait pas consigné à la Cour la somme à laquelle il prétendait que se limitait sa responsabilité. Le juge d'appel Patterson dit à la page 404:

[TRADUCTION] Si je comprends bien la pratique devant la Cour d'Amirauté, on n'y débattait pas, pas plus que devant la Cour de la Chancellerie, la question de la responsabilité dans une action en limitation de responsabilité. Je crois comprendre que cette question a toujours fait l'objet d'une action distincte, introduite par les réclamants, ou par l'un d'entre eux, contre le propriétaire.

Le juge d'appel Patterson poursuit en ces termes aux pages 406 et 407:

⁴ (1855) 1 K. & J. 263.

⁵ (1880) 5 O.A.R. 383.

I do not perceive any reasons of convenience requiring the intervention of the Court by injunction, inasmuch as the whole matter can be dealt with by the Queen's Bench, or transferred at any stage to the Court of Chancery; and there is no necessity for the injunction in any case until the question of liability has been decided, because the Court can interpose after judgment as well as before, and restrain the defendant, if she recover in the Queen's Bench, from enforcing her damages by execution, and compel her to come in and share ratably with the other claimants. Authority for this will be found in *Dobree v. Schröder*, 2 My. & Cr. 489, and *Leycester v. Logan*, 3 K. & J. 446. *The Sisters*, L. R. 1 P. D. 281, may also be referred to as shewing that the two causes, for damages and for limitation of liability, though in the same Court, are kept distinct; the former prosecuted to judgment; and then the money distributed in the latter.

Once it is recognized that the legal responsibility of the shipowner to the claimant for the damage is not something to be dealt with in the limitation action it seems clear that when responsibility is not admitted by the shipowner the injured party's recourse is to have it established by judgment in the damage action, and this is particularly so when the injured party does not concede but contests the shipowner's right to limit his liability. It also appears that the practice, when responsibility is not admitted, is to permit the damage action to proceed.

In *Hill v. Audus (supra)* where the shipowner declined to admit liability, an injunction against proceeding with the action in the Admiralty Court was refused.

In the *Normandy*⁶, the collision action in the Admiralty Court was permitted to proceed for the purpose of determining the question of responsibility for the collision, and, on the shipowner's undertaking to admit liability to other claimants if the *Normandy* should be held to blame, the Court stayed the actions pending in other Courts.

⁶ (1870) L.R. 3 A. & E. 152.

[TRADUCTION] Je ne vois aucun motif de commodité qui obligerait la Cour à intervenir au moyen d'une injonction, dans la mesure où toute l'affaire peut être jugée devant la Cour du Banc de la Reine ou transférée en tout état de cause à la Cour de la Chancellerie; et il n'est pas nécessaire qu'une injonction soit prise en aucun cas avant que la question de la responsabilité ait été tranchée, parce que la Cour peut intervenir après le jugement aussi bien qu'avant et empêcher la défenderesse, si elle obtient gain de cause devant la Cour du Banc de la Reine, d'obtenir l'exécution du jugement lui accordant des dommages-intérêts, et l'obliger de venir partager proportionnellement avec les autres réclamants. On trouvera dans les arrêts *Dobree c. Schröder*, 2 My. & Cr. 489 et *Leycester c. Logan*, 3 K. & J. 446 le fondement de ce qui précède. On peut également citer l'affaire *The Sisters*, L. R. 1 P. D. 281, pour démontrer que l'action en dommages-intérêts et l'action en limitation de responsabilité sont gardées séparées même si la même Cour en est saisie; la première étant menée à terme, et l'argent étant distribué à l'issue de la seconde.

Lorsqu'on a établi que la responsabilité du propriétaire d'un navire envers le réclamant pour les dommages subis par ce dernier n'est pas quelque chose qui doit être décidé dans l'action en limitation de responsabilité, il semble clair que lorsque le propriétaire de navire ne reconnaît pas sa responsabilité, la solution pour la partie lésée est d'obtenir, dans l'action en dommages-intérêts, un jugement concluant à la responsabilité du propriétaire. Cela est particulièrement vrai lorsque la partie lésée n'admet pas mais plutôt conteste le droit du propriétaire de navire de faire limiter sa responsabilité. Il semble également que la pratique, lorsque la responsabilité n'est pas reconnue, est de permettre que l'action en dommages-intérêts se poursuive.

Dans *Hill c. Audus* (précité) le propriétaire de navire refusant de reconnaître sa responsabilité, on a rejeté la demande d'injonction tendant à interdire la poursuite de l'action pendante devant la Cour d'Amirauté.

Dans l'affaire le *Normandy*⁶, la poursuite de l'action concernant l'abordage, pendante devant la Cour d'Amirauté, fut permise afin de trancher la question de la responsabilité pour l'abordage et, le propriétaire de navire s'étant engagé à reconnaître sa responsabilité envers les autres réclamants si le *Normandy* était tenu responsable de l'abordage, la Cour ordonna l'arrêt des actions pendantes devant d'autres cours.

⁶ (1870) L.R. 3 A. & E. 152.

In *Miller v. Powell (supra)*, the owners having denied liability in the damage actions, they were carried on to judgment without any motion to have them stopped even though the petition for limitation, which included a claim to stop the actions, had been presented some two months before the trial of the damage actions.

In *London and South Western Railway Co. v. James*⁷, a later case arising out of the *Normandy* sinking, the plaintiff company claimed to limit and in its bill [at page 243] “admitted, for the purposes of this suit, their liability to the extent and in the manner mentioned in the Acts”, and stated that they were willing to bring the limitation amount into Court. The judgment restrained the prosecution of the damage actions that had been brought against the plaintiff in other Courts but by that time the *Normandy* had already been held to blame in an action in the Admiralty Court and judgment by default for damages to be assessed had been suffered in the other actions. The case is, therefore, not an authority that such an admission is sufficient for the purpose of persuading the Court to stay proceedings in damage actions which have not proceeded to the extent of a judgment on the question of legal responsibility for the damages sustained.

In *The Georgian Bay Transportation Co. v. Fisher (supra)*, Burton J.A. said at page 413:

I have gone through a number of cases in the English Courts in which bills of this kind have been filed, most if not all of which are referred to in the judgment of my brother Patterson, in most of which, without admitting the claim of the particular claimant, the parties seeking to avail themselves of the benefit of the limited liability usually admit that they are answerable in damages to the extent and in the manner mentioned in part 9 of the Merchant Shipping Act of 1854, that it is insufficient to meet the claims, and that there was no personal default of the owner; and then, on placing themselves in a position to pay or secure the amount, the Court interferes and restrains all actions.

⁷ (1872) L.R. 8 Ch. App. 241.

Dans l'affaire *Miller c. Powell* (précitée), les propriétaires ayant nié leur responsabilité dans les actions en dommages-intérêts, celles-ci furent menées à terme sans qu'aucune requête ne soit présentée pour obtenir leur suspension même si la demande pour que soit limitée la responsabilité, qui comportait une demande de suspension des actions, avait été présentée environ deux mois avant l'instruction des actions en dommages-intérêts.

Dans l'affaire *London and South Western Railway Co. c. James*⁷, une instance subséquente découlant du naufrage du *Normandy*, la société demanderesse demandait que soit limitée sa responsabilité et dans sa déclaration [à la page 243] [TRADUCTION] «admettait, aux fins de la présente poursuite, sa responsabilité dans la mesure et selon les modalités prévues dans les Lois», et déclarait qu'elle était prête à consigner à la Cour le montant qui serait fixé relativement à la responsabilité. Le jugement interdisait la poursuite des actions en dommages-intérêts qui avaient été intentées contre la demanderesse devant d'autres cours mais, à ce moment-là, le *Normandy* avait déjà été reconnu responsable dans une action devant la Cour d'Amirauté et des jugements par défaut relativement aux dommages qui restaient à évaluer avaient été rendus dans les autres actions. Cette affaire ne constitue donc pas une autorité établissant qu'une telle reconnaissance est suffisante pour convaincre la Cour d'arrêter les procédures dans des actions en dommages-intérêts qui ne sont pas rendues à l'étape du jugement sur la question de la responsabilité relativement aux dommages subis.

Dans l'affaire *The Georgian Bay Transportation Co. c. Fisher* (précitée), le juge d'appel Burton dit à la page 413:

[TRADUCTION] J'ai examiné un bon nombre d'affaires portées devant les cours d'Angleterre dans lesquelles des déclarations de ce genre avaient été produites, la plupart, sinon la totalité, de celles-ci étant citées dans les motifs du jugement de mon collègue le juge Patterson. Et dans la plupart de celles-ci, sans reconnaître le bien-fondé de la réclamation du réclamant, les parties cherchant à se prévaloir des dispositions relatives à la limitation de responsabilité reconnaissent habituellement leur responsabilité pour les dommages dans la mesure et selon les modalités prévues dans la partie 9 de la Merchant Shipping Act de 1854, que c'est insuffisant pour satisfaire aux réclamations et que le propriétaire n'était pas personnellement en défaut; ensuite, ces parties démontrant qu'elles sont en mesure de payer

⁷ (1872) L.R. 8 Ch. App. 241.

I do not read this, either as referring to instances in which the right to limit was contested or as meaning that the admission to which Burton J.A. refers is one that is limited to use in the limitation action. Nor have I found any case wherein a stay has been granted over the objections of the injured party, when the limitation action was contested or where the shipowner reserved the right to contest his liability if he failed in the limitation proceeding.

In the view I have of the matter, the stay of proceedings and the injunction constitute a serious interference with the right of the appellant to pursue its action against the respondent. It is an interference which it does not appear to me to be just to require the appellant to suffer so long as the respondent is unprepared to admit unconditionally its responsibility for the collision, not alone for the purposes of the limitation action but for the purpose of the appellant's action for damages. It also appears to me that the respondent is unduly favoured by the stay when such responsibility has not been unequivocally admitted and that these considerations outweigh the not inconsiderable reasons for the stay cited by the learned Trial Judge. It is no doubt true that costs may be saved if the actions for damages are stayed and the respondent succeeds in its claim to limit its liability. But, as counsel pointed out, costs can be dealt with appropriately by the Court if the appellant's action proceeds and it is considered that because the limitation action has succeeded, costs have been needlessly incurred. Moreover, having regard to the size of the appellant's claim the case does not appear to be one in which concern about the costs that may be incurred in pursuing it should be a critical consideration.

I am accordingly of the opinion that the appeal should be allowed in part and that paragraph 5 of the order should be varied so as to permit the appellant to proceed with one action against the

ou de garantir la somme, la Cour intervient et arrête toutes les autres actions.

Selon moi, cette citation ne vise pas des cas dans lesquels le droit de faire fixer la limite de responsabilité était contesté, ni signifie-t-elle que la reconnaissance que mentionne le juge d'appel Burton est faite exclusivement aux fins de l'action en limitation de responsabilité. Et je n'ai trouvé aucun cas où l'arrêt des procédures a été accordé malgré les objections de la partie lésée lorsque l'action en limitation de responsabilité était contestée ou lorsque le propriétaire d'un navire se réservait le droit de contester sa responsabilité s'il échouait dans la procédure en limitation de responsabilité.

J'estime que la suspension des procédures et l'injonction constituent une entrave sérieuse au droit de l'appelante de poursuivre son action contre l'intimée. C'est une entrave qu'il ne me semble pas juste d'imposer à l'appelante tant que l'intimée n'est pas prête à reconnaître inconditionnellement sa responsabilité pour la collision, non seulement aux fins de l'action en limitation de responsabilité mais également aux fins de l'action en dommages-intérêts engagée par l'appelante. Il me semble également que l'intimée bénéficie indûment de la suspension des procédures alors que cette responsabilité n'a pas été reconnue sans équivoque et que ces considérations l'emportent sur les motifs non négligeables sur lesquels le juge de première instance se fonde pour accorder la suspension des procédures. Il est sans doute vrai que l'on éviterait des frais si les actions en dommages-intérêts étaient arrêtées et qu'il était fait droit à la demande de l'intimée pour que soient fixées les limites de sa responsabilité. Mais, comme l'a fait remarquer l'avocat, la Cour sera en mesure de régler la question des frais si l'action de l'appelante se poursuit et si l'on conclut que parce que l'action en limitation de responsabilité a réussi, des frais ont été engagés inutilement. En outre, si l'on considère l'importance de la réclamation de l'appelante, il ne semble pas qu'il s'agisse d'un cas où il faille retenir comme essentiel le montant des frais qui pourraient être engagés dans la poursuite de cette action.

Je suis donc d'avis qu'il devrait être, en partie, fait droit à l'appel et que le paragraphe 5 de l'ordonnance devrait être modifié de façon à permettre à l'appelante de poursuivre une action

respondent for the purpose and to the extent of establishing the respondent's liability for the collision, whether by judgment or admission in that action, but not further and that to that extent the injunction of paragraph 5(b) of the order should be varied and the stay of such action should be set aside. The appellant should be permitted to elect to proceed either with its action in this Court or with its action in the Supreme Court of British Columbia. The appellant should have its costs of this appeal. As no one appeared in support of any of the cross appeals, I would dismiss them without costs.

I should add a note with respect to the injunction in paragraph 5(b) of the order under appeal. Counsel for the appellant submitted that it was not warranted by subsection 648(1) of the *Canada Shipping Act* and that the Court was without jurisdiction to make such an order. I am not persuaded that the power to make such an order is not incidental to and exercisable, as circumstances may require, in aid of the authority to stay actions under subsection 648(1). However, assuming that subsection 648(1) does not authorize the making of such an order it seems to me that it is within the power of the Court under section 44 of the *Federal Court Act*. Accordingly, save to the extent I have mentioned in the preceding paragraph, I would not disturb the order.

* * *

HEALD J.: I concur.

* * *

The following are the reasons for judgment rendered in English by

URIE J.: I agree with the reasons for judgment of the Chief Justice and with his proposed disposition of the appeal.

contre l'intimée uniquement aux fins d'établir la responsabilité de l'intimée pour la collision, soit par jugement ou par reconnaissance dans cette action, mais pas plus, et que l'injonction au paragraphe 5b) de l'ordonnance devrait être modifiée en conséquence et l'ordonnance de suspension de cette action, annulée. Il devrait être permis à l'appelante de choisir de poursuivre son action devant la présente Cour ou de poursuivre l'action introduite devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique. Les frais relatifs à l'appel devraient être adjugés à l'appelante. Comme personne n'a comparu à l'appui d'aucun des appels incidents, je les rejetterais sans frais.

J'ajouterais une remarque relativement à l'injonction au paragraphe 5b) de l'ordonnance dont il est fait appel. L'avocat de l'appelante a prétendu qu'elle n'était pas justifiée par le paragraphe 648(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et que la Cour n'avait pas compétence pour rendre cette ordonnance. Je ne suis pas convaincu que le pouvoir de rendre cette ordonnance ne découle pas du pouvoir d'ordonner l'arrêt d'actions en vertu du paragraphe 648(1) et qu'il ne puisse être exercé, selon les besoins, à cette fin. Toutefois, même en supposant que le paragraphe 648(1) n'autorise pas à rendre une telle ordonnance, il me semble que la Cour a la compétence voulue pour le faire en vertu de l'article 44 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Par conséquent, sauf dans la mesure mentionnée au paragraphe précédent, je ne modifierais pas l'ordonnance.

* * *

g

LE JUGE HEALD: Je souscris à ces motifs.

* * *

Ce qui suit est la version française des motifs du jugement rendus par

LE JUGE URIE: Je suis d'accord avec les motifs du jugement du juge en chef et son dispositif de l'appel.