

T-3586-75

T-3586-75

Newfoundland Steamships Limited, Clarke Transportation Canada Ltd., those persons interested in the cargo laden on board the ship *Fort St. Louis* (Plaintiffs)

v.

Canada Steamship Lines, Limited, and W. F. Walsh Limited (Defendants)

Trial Division, Walsh J.—Montreal, June 19; Ottawa, June 22 and 26, 1978.

Practice — Application to amend statement of claim by adding more definitive list of plaintiffs — Style of cause included “those persons interested in cargo . . .”, with notation that these persons listed in Appendix — Prescription period — Whether or not too late to add additional names of persons interested in cargo — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 38 — Quebec Civil Code, Article 2261 — Federal Court Rules 424 and 425.

In a complex action for damages for loss of cargo allegedly due to negligence, plaintiffs move for leave to amend their statement of claim by substituting a more definitive list of plaintiffs attached to the motion for Appendix A which was attached and filed with plaintiffs' original statement of claim. The plaintiffs with whom this motion is concerned are merely designated in the style of cause as “those persons interested in the cargo laden on board the ship *Fort St. Louis* when she caught fire at the Port of Montreal . . .” with the statement following in brackets that “a detailed list of said interested parties is annexed hereto.” The plaintiffs' claims are principally based on tort which, by virtue of Article 2261 of the Quebec *Civil Code*, is prescribed by two years. By virtue of section 38 of the *Federal Court Act* the laws relating to prescription and the limitations of actions in force in any province between subject and subject apply to any proceedings in the Court in respect of any cause of action arising in such province. Defendants argue, therefore, that it is now too late to add additional names of persons interested in the cargo by filing an amended Appendix A to the statement of claim.

Held, the application is allowed. This is not a case where the claims of any new parties appearing in the Appendix now sought to be substituted for the former Appendix are really new claimants whose claims are prescribed but rather that they are included in the designation of persons interested in the cargo on the ship. It is merely the substitution of new particulars which have since come to light for former particulars, and moreover in the great majority of the cases merely adds the name of the shipper as well as the consignee, or conversely, and provides defendants with greater details from which to check the claims.

Newfoundland Steamships Limited, Clarke Transport Canada Ltée, et les ayants droit à la cargaison chargée à bord du navire *Fort St. Louis* (Demandeurs)

c.

Canada Steamship Lines, Limited, et W. F. Walsh Limited (Défenderesses)

Division de première instance, le juge Walsh—Montréal, le 19 juin; Ottawa, les 22 et 26 juin 1978.

Pratique — Demande pour modifier la déclaration en vue d'y ajouter une liste définitive des demandeurs — L'intitulé de la cause comprenait «les ayants droit à la cargaison . . .», et la mention que ces personnes figuraient à l'appendice — Délai de la prescription — Est-il trop tard pour ajouter les noms d'autres ayants droit à la cargaison? — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, art. 38 — Code civil du Québec, article 2261 — Règles 424 et 425 de la Cour fédérale.

Les demandeurs, dans une action complexe en dommages-intérêts résultant de la perte de la cargaison par suite d'une prétendue négligence, demandent l'autorisation de modifier leur déclaration pour remplacer l'appendice A, joint à leur première déclaration par une liste définitive des demandeurs annexée à la requête. Ces derniers, visés par la présente requête, ne sont désignés dans l'intitulé de la cause par l'expression «les ayants droit à une cargaison chargée à bord du navire *Fort St. Louis* quand il a été la proie des flammes dans le port de Montréal . . .»; expression accompagnée de la déclaration portant entre parenthèses qu'«une liste détaillée de ces parties intéressées est annexée aux présentes». Les demandes des demandeurs sont fondées avant tout sur un délit civil à l'égard duquel le délai de prescription est de deux ans en vertu de l'article 2261 du *Code civil* de la province de Québec. Selon l'article 38 de la *Loi sur la Cour fédérale*, les règles de droit relatives à la prescription des actions en vigueur entre sujets dans une province s'appliquent à toute procédure devant la Cour relativement à une cause d'action qui prend naissance dans cette province. Les défenderesses prétendent donc qu'il est maintenant trop tard pour ajouter les noms d'ayants droit à la cargaison en produisant un appendice A modifié et annexé à la déclaration.

Arrêt: la demande est accueillie. En l'espèce les nouvelles parties dont le nom figure dans l'appendice que l'on veut substituer au précédent appendice ne sont pas de nouveaux demandeurs dont les demandes sont prescrites mais plutôt qu'elles sont comprises dans la désignation des ayants droit à la cargaison à bord du navire. Il s'agit simplement de la substitution de nouvelles précisions aux précisions antérieures et, de plus, il s'agit avant tout de l'addition du nom du chargeur et du consignataire ou vice versa et les défenderesses peuvent ainsi mieux vérifier les demandes d'indemnité.

Leesona Corp. v. Consolidated Textiles Mills Ltd. [1975] F.C. 258 and [1978] 2 S.C.R. 2, referred to. *Couture v. The Queen* [1972] F.C. 1137, referred to.

Arrêts mentionnés: *Leesona Corp. c. Consolidated Textiles Mills Ltd.* [1975] C.F. 258 et [1978] 2 R.C.S. 2; *Couture c. La Reine* [1972] C.F. 1137.

APPLICATION.

DEMANDE.

COUNSEL:

a

AVOCATS:

David Angus and *Pierre Côté* for plaintiffs.

David Angus et *Pierre Côté* pour les demandeurs.

R. Chauvin, Q.C. for defendant *W. F. Walsh Limited.*

b

R. Chauvin, c.r. pour la défenderesse *W. F. Walsh Limited.*

G. Barry for defendant *Canada Steamship Lines, Limited.*

G. Barry pour la défenderesse *Canada Steamship Lines, Limited.*

SOLICITORS:

PROCUREURS:

c

Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb, Montreal, for plaintiffs.

Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb, Montréal, pour les demandeurs.

Chauvin, Marler & Baudry, Montreal, for defendant *W. F. Walsh Limited.*

Chauvin, Marler & Baudry, Montréal, pour la défenderesse *W. F. Walsh Limited.*

McMaster, Meighen, Montreal, for defendant *Canada Steamship Lines, Limited.*

d

McMaster, Meighen, Montréal, pour la défenderesse *Canada Steamship Lines, Limited.*

The following are the reasons for judgment rendered in English by

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

WALSH J.: Plaintiffs move for leave to amend their statement of claim by substituting the list attached to the motion for Appendix A which was attached to and filed with the plaintiffs' original statement of claim herein and referred to in the style of cause and in paragraph 3 of the said statement of claim. The action is a complex one in which plaintiff Newfoundland Steamships Limited, engaged in the business of carrying package freight between the Port of Montreal and the Ports of Corner Brook and St. John's, Newfoundland, were time charterers of the ship *Fort St. Louis* owned by defendant Canada Steamship Lines, Limited, and plaintiff Clarke Transportation Canada Ltd. were the managing operators on behalf of Newfoundland Steamships Limited of the aforesaid business and also acted as stevedores and terminal operators at the Port of Montreal.

LE JUGE WALSH: Les demandeurs demandent l'autorisation de modifier leur déclaration pour remplacer l'appendice A qui était joint à leur première déclaration et qui était mentionné dans l'intitulé de la cause et au paragraphe 3 de la déclaration par la liste annexée à la requête. L'action est complexe. La demanderesse Newfoundland Steamships Limited, qui faisait le transport du fret par colis entre le port de Montréal et les ports de Corner Brook et de St-Jean de Terre-Neuve, exploitait le navire *Fort St. Louis* sous contrat d'affrètement à temps. Ce navire appartenait à la défenderesse Canada Steamship Lines, Limited et la demanderesse Clarke Transport Canada Ltée gérait l'entreprise de Newfoundland Steamships Limited en plus d'être arrimeur et exploitant de terminal dans le port de Montréal.

i

A large number of owners, shippers and consignees legally interested in and entitled to claim for the cargo lost suffered damage as a result of a fire which broke out on the ship *Fort St. Louis* in Montreal on October 15, 1974. It is alleged that defendant Canada Steamship Lines, Limited is the owner of the ship and the employer of all the

Un grand nombre de propriétaires, de chargeurs et de consignataires ayants droit à la cargaison perdue ont subi un préjudice par suite d'un incendie qui a éclaté à bord du navire *Fort St. Louis* à Montréal, le 15 octobre 1974. Selon les allégations, la défenderesse Canada Steamship Lines, Limited est propriétaire du navire et employeur de

j

persons comprising her crew and the carrier and legal custodian of the cargo laden on board. Defendant W. F. Walsh Limited are marine engineers and contractors providing services including hull and deck repairs and welding in Montreal. On October 15, 1974, after a substantial amount of a cargo consigned to Newfoundland had been loaded in the hold the Walsh welding crew, allegedly at the request of defendant Canada Steamship Lines, Limited, commenced carrying out certain repairs to the steel deck plates as a result of which a fire occurred causing extensive damage to the plaintiffs. The amount of claim for loss of and damage to cargo is \$492,943.28. General average was in due course declared by defendant Canada Steamship Lines, Limited following the fire and the report on this has now been completed. In the case of defendant Canada Steamship Lines, Limited it is alleged that they had the care, custody and control of the cargo and failed to insure that it was safely kept and carried to its destination in good order and condition. In addition to this, negligence is alleged against said defendant, while the claim against defendant W. F. Walsh Limited is based entirely on negligence. Each of the plaintiffs has a separate claim for damages, however, the cargo interest claim being in the amount of \$509,443.28 as a result of the adding of surveyors' and adjusters' fees of \$16,500 to the amount of the loss and damage claim for the cargo itself. It is to be noted that, whether or not the cargo interests would have claims based on contract against Newfoundland Steamships Limited or Clarke Transportation Canada Ltd. their co-plaintiffs, these claims have not been settled by the co-plaintiffs who are not therefore suing defendants on the basis of subrogation or an assignment of a cargo claim, but only for damages suffered by them personally. It is also to be noted that there was no contract between any of the cargo interests and Canada Steamship Lines, Limited, or of course W. F. Walsh Limited. The question of whether there would be a claim against defendant Canada Steamship Lines, Limited on the basis of its custody of the cargo loaded on board the ship when the fire broke out is not one to be decided on the present motion, but it would appear that the claims of plaintiffs are principally based on tort which by virtue of Article 2261 of the Quebec *Civil Code* is prescribed by two years.

tous les membres de l'équipage ainsi que le transporteur et le gardien légal de la cargaison chargée à bord. La défenderesse W. F. Walsh Limited est un entrepreneur en construction navale qui fournit notamment à Montréal, des services de réparation et de soudure de la coque et des ponts. Le 15 octobre 1974, après le chargement dans la cale d'une cargaison considérable consignée à Newfoundland, l'équipe de soudeurs de Walsh, prétendument à la demande de la défenderesse Canada Steamship Lines (CSL), a entrepris des réparations aux tôles d'acier du pont et causé par son fait un incendie qui a occasionné aux demandeurs des dommages importants. Une somme de \$492,943.28 est demandée au titre de la perte de la cargaison et des dommages causés à celle-ci. La défenderesse CSL a déclaré une avarie commune en temps utile à la suite de l'incendie et le rapport à ce sujet est maintenant prêt. D'après les allégations, la défenderesse CSL avait le soin, la garde et la disposition de la cargaison et ne s'est pas assurée que cette dernière fût en sûreté et transportée à sa destination en bon état. La défenderesse est accusée de négligence, en plus de cette faute tandis que W. F. Walsh Limited, elle, est seulement accusée de négligence. Toutefois, chaque demandeur peut faire valoir une demande distincte de dommages-intérêts et la demande globale des ayants droit à la cargaison s'élève à \$509,443.28 par suite de l'addition des honoraires des visiteurs et des répartiteurs, soit \$16,500, au montant de la perte et de la détérioration de la cargaison. Que les ayants droit à la cargaison puissent ou non faire valoir un droit de nature contractuel contre Newfoundland Steamships Limited ou contre Clarke Transport Canada Ltée, codemandeurs, il y a lieu de noter que les codemandeurs n'ont pas réglé ces demandes et qu'ils ne poursuivent donc pas les défenderesses en vertu d'une subrogation ou de la cession d'un droit sur la cargaison mais seulement pour réparer un préjudice personnel. Il y a également lieu de remarquer qu'aucun contrat n'a été conclu entre l'un des ayants droit à la cargaison et Canada Steamship Lines, Limited ou, bien sûr W. F. Walsh Limited. Il ne s'agit pas, par la présente requête, de décider si une action peut être accueillie contre la défenderesse Canada Steamship Lines, Limited en raison du fait que la garde de la cargaison chargée à bord du navire lui incombait au moment où l'incendie a éclaté, mais il semble que les demandes des demandeurs sont fondées

By virtue of section 38 of the *Federal Court Act* the laws relating to prescription and the limitation of actions in force in any province between subject and subject apply to any proceedings in the Court in respect of any cause of action arising in such province. Defendants contend therefore that it is now too late to add additional names of persons interested in the cargo laden on board the ship by means of filing an amended Appendix A to the statement of claim, proceedings having been initiated on October 14, 1975, one year after the cause of the action arose.

Plaintiffs, in seeking to make the amendment, rely on Rule 424 of the *Federal Court Rules* which reads as follows:

Rule 424. Where an application to the Court for leave to make an amendment mentioned in Rule 425, 426 or 427 is made after any relevant period of limitation current at the date of commencement of the action has expired, the Court may, nevertheless, grant such leave in the circumstances mentioned in that Rule if it seems just to do so.

Rules 426 and 427 have no application as they deal respectively with change of capacity or new causes of action, but Rule 425 dealing with the correction of a name reads as follows:

Rule 425. An amendment to correct the name of a party may be allowed under Rule 424, notwithstanding that it is alleged that the effect of the amendment will be to substitute a new party, if the Court is satisfied that the mistake sought to be corrected was a genuine mistake and was not misleading or such as to cause any reasonable doubt as to the identity of the party intending to sue, or, as the case may be, intended to be sued.

It has been clearly established by the jurisprudence however (see *Leesona Corporation v. Consolidated Textiles Mills Ltd.*¹ and *Couture v. The Queen*²) that since the rules of Quebec law relating to short prescription are not rules of procedure but substantive in nature they cannot be altered by

¹ [1975] F.C. 258.

² [1972] F.C. 1137.

avant tout sur un délit civil à l'égard duquel le délai de prescription est de deux ans en vertu de l'article 2261 du *Code civil* de la province de Québec.

^a Selon l'article 38 de la *Loi sur la Cour fédérale*, les règles de droit relatives à la prescription des actions en vigueur entre sujets dans une province s'appliquent à toute procédure devant la Cour relativement à une cause d'action qui prend naissance dans cette province. Les défenderesses prétendent donc qu'il est maintenant trop tard pour ajouter les noms d'ayants droit à la cargaison chargée à bord du navire en produisant un appendice A modifié et annexé à la déclaration puisque ^c l'action a été intentée le 14 octobre 1975, un an après la naissance de la cause d'action.

Pour apporter cette modification, les demandeurs invoquent la Règle 424 des *Règles de la Cour fédérale* dont voici le libellé:

Règle 424. Lorsque permission de faire un amendement mentionné aux Règles 425, 426 ou 427 est demandée à la Cour après l'expiration de tout délai de prescription applicable mais qui courait à la date du début de l'action, la Cour pourra néanmoins, accorder cette permission dans les circonstances mentionnées dans la Règle applicable s'il semble juste de le faire.

Les Règles 426 et 427 ne s'appliquent pas puisqu'elles portent sur le changement de qualité et sur les nouvelles causes d'action respectivement, mais voici le texte de la Règle 425 qui porte sur la correction de nom:

Règle 425. Un amendement aux fins de corriger le nom d'une partie peut être permise en vertu de la Règle 424, même s'il est allégué que l'amendement aura pour effet de substituer une nouvelle partie à l'ancienne, pourvu que la Cour soit convaincue que l'erreur dont la correction est demandée était véritablement une erreur et n'était ni de nature à tromper ni susceptible d'engendrer un doute raisonnable sur l'identité de la partie qui avait l'intention de poursuivre, ou, selon le cas, qu'on avait l'intention de poursuivre.

Toutefois, la jurisprudence a clairement établi (voir *Leesona Corporation c. Consolidated Textiles Mills Ltd.*¹ et *Couture c. La Reine*²) que puisque les règles du droit québécois relatives aux courtes prescriptions ne sont pas des règles de procédure mais des règles de droit positif, elles ne

¹ [1975] C.F. 258.

² [1972] C.F. 1137.

Rule 424 when they become applicable by virtue of section 38 of the *Federal Court Act* so as to permit an amendment after prescription has been acquired. It is significant however that in the *Couture* case (*supra*) Pratte J. permitted the amendment because the suppliant had interrupted prescription by bringing the action and that the amendment of the petition was not sought so as to assert a right other than that on which prescription was interrupted but merely to allege new facts establishing the existence of the same right. In the *Leesona* case (*supra*) the wrong defendant had been sued, both companies having similar names, and despite the fact that plaintiff had been led into error by defendant in previous correspondence it was nevertheless held that there could not be a change of party made by an amendment after prescription of the right to claim had taken place.³

In the present case the situation is unusual. Had the various parties who suffered cargo loss or damage been designated by name in the style of cause and their several claims set out individually in the body and conclusion of the statement of claim, it would be clear that no other plaintiffs could be made parties to the act nor claims made on their behalf by amendment after prescription had taken place. In the present case however the plaintiffs with whom we are concerned in the present motion are merely designated in the style of cause as "those persons interested in the cargo laden on board the ship *Fort St. Louis* when she caught fire at the Port of Montreal while lying alongside Shed 68 October 15th, 1974." Following this in brackets appears the statement "a detailed list of said interested parties is annexed hereto". Paragraph 3 reads as follows:

The Plaintiffs Those Persons Interested in the Cargo Laden on Board the ship "Fort St. Louis" (hereinafter called "the

³ This judgment of the Appeal Court to which counsel referred me has since been reversed in the Supreme Court by judgment dated November 16, 1977 [[1978] 2 S.C.R. 2]. (See my addendum at end of reasons.)

peuvent être modifiées par la Règle 424 lorsqu'elles s'appliquent en vertu de l'article 38 de la *Loi sur la Cour fédérale*, de façon à permettre une modification lorsqu'il y a prescription. Toutefois, il faut souligner que dans l'affaire *Couture* (précitée), le juge Pratte a permis la modification parce que le requérant avait interrompu la prescription en intentant une action et qu'il n'avait pas voulu amender sa pétition de droit de façon à faire valoir un autre droit que celui dont la prescription avait été interrompue mais seulement pour alléguer de nouveaux faits établissant l'existence de ce même droit. Dans l'affaire *Leesona* (précitée), il y avait eu erreur sur la personne de la défenderesse poursuivie en raison de la similitude de nom des deux compagnies et en dépit du fait que la défenderesse eût induit la demanderesse en erreur dans la correspondance antérieure la Cour a néanmoins dit qu'il n'y avait pas lieu à substitution de partie par une modification s'il y avait prescription du droit d'action.³

En l'espèce, la situation est inhabituelle. Si toutes les parties qui ont été lésées par la perte ou la détérioration de la cargaison avaient été désignées dans l'intitulé de la cause et que leurs demandes aient été énoncées séparément dans le corps et dans la conclusion de la déclaration, il serait clair qu'aucune autre partie n'aurait pu être ajoutée sur le document et qu'aucune demande n'aurait pu être formulée en son nom au moyen d'une modification après l'expiration du délai de prescription. Toutefois, en l'espèce, les demandeurs visés par la présente requête ne sont désignés dans l'intitulé de la cause que par l'expression [TRADUCTION] «les ayants droit à une cargaison chargée à bord du navire *Fort St. Louis* quand il a été la proie des flammes dans le port de Montréal pendant qu'il était accosté le long du hangar 68, le 15 octobre 1974.» Puis, entre parenthèses, la déclaration précise: [TRADUCTION] «une liste détaillée de ces parties intéressées est annexée aux présentes». Voici le texte du paragraphe 3:

[TRADUCTION] Les demandeurs ayants droit à la cargaison chargée à bord du navire «Fort St. Louis» (ci-après appelés «les

³ Ce jugement de la Cour d'appel auquel m'a référé l'avocat a depuis été infirmé par la Cour suprême le 16 novembre 1977 [[1978] 2 R.C.S. 2]. (Voir l'addendum à la fin des motifs.)

Cargo Interests”) were at all material times the owners, shippers and/or consignees of and, in any event, the persons legally interested in and entitled to claim for cargo lost, damaged or destroyed, as the result of a fire which broke out on board the ship “FORT ST. LOUIS” on the 15th day of October, 1974, and said Plaintiffs together with the waybill numbers under which their lost, damaged or destroyed cargo was shipped are all fully listed on the Appendix to this Statement of Claim.

The words “fully listed” are unfortunate in that, as defendants contend this would imply that the listing is complete and that the style of cause in referring to the detailed list of the interested parties annexed thereto has the effect of incorporating them individually as co-plaintiffs so that no others can be added now that prescription has taken place.

Plaintiffs for their part contend that the list was merely evidential in nature and to avoid a motion for particulars and while it was as complete as could have been provided at the time from the documents then available, being based merely on the waybills, it has since been found as a result of the documents provided during the general average adjustment, claims made, and adjusters’ reports, that more complete information can be given in the form of the new Appendix which it is now sought to produce which gives in each case the names of both the consignee and the shipper, and adds a relatively small number of new claimants to the original list, without, it should be noted, in any way changing the total amount of the claim set out as \$492,943.28. It is contended that the general designation as plaintiffs of “those persons interested in the cargo laden on board the ship *Fort St. Louis*” was sufficient to cover all persons so interested and this is not limited by the fact that some of them may have been left off the original list. Moreover, it is contended that defendants have been well aware at all stages of the discussions with insurers, adjusters, and between counsel of the details of the cargo claims and they are in no way being taken by surprise or prejudiced by now being furnished with a more definitive list than that furnished at the time of the institution of proceedings, and therefore will suffer no prejudice if the amendment is permitted, whereas on the other hand a number of persons who suffered loss

ayants droit à la cargaison») étaient à l’époque en cause, les propriétaires, les chargeurs ou les consignataires de cette cargaison et, de toute façon, ils avaient des droits sur celle-ci et pouvaient demander un dédommagement pour la perte, la détérioration ou la destruction de cette cargaison par suite d’un incendie qui a éclaté à bord du navire «FORT ST. LOUIS» le 15 octobre 1974. Lesdits demandeurs ainsi que les numéros des lettres de transport maritime en vertu desquelles leur cargaison perdue, endommagée ou détruite a été mise à bord sont tous énumérés dans l’appendice joint à la présente déclaration.

L’emploi des mots «tous énumérés» est malheureux puisque, comme le prétendent les défenderesses, ils peuvent signifier que la liste est complète et que l’intitulé de cause, qui renvoie à la liste détaillée des parties intéressées en annexe, a pour effet de les inclure en qualité de codemandeurs de sorte que l’on ne peut plus en allonger la liste après l’expiration du délai de prescription.

Les demandeurs prétendent, en revanche, que la liste n’avait que le caractère d’un moyen de preuve et ne visait qu’à éviter la nécessité d’une requête pour obtenir des précisions. Selon eux, bien que la liste ait été aussi complète que possible à ce moment-là vu les documents accessibles, soit seulement les lettres de transport maritime, il a été établi depuis lors à l’aide des documents fournis à l’occasion du règlement des avaries, de la présentation des demandes et des rapports des répartiteurs que des renseignements plus complets peuvent être donnés dans un nouvel appendice. Cet appendice que l’on veut maintenant produire et qui précise dans chaque cas le nom du consignataire et du chargeur, ajoute peu de nouveaux demandeurs à la première liste et, c’est à souligner, ne modifie aucunement le montant total de \$492,943.28 demandé à titre d’indemnité. Selon les prétentions des demandeurs, la désignation générale «les ayants droit à la cargaison chargée à bord du navire *Fort St. Louis*» s’étendait à tous les ayants droit et peu importe si les noms de certains d’entre eux n’apparaissaient pas sur la première liste. En outre, d’après ces prétentions, les défenderesses étaient au courant du progrès des discussions avec les assureurs, les répartiteurs et les avocats sur les détails des demandes relatives à la cargaison et elles ne sont pas du tout prises par surprise ou lésées par le fait de recevoir une liste définitive au lieu de la liste fournie au moment de l’introduction de l’action et elles ne subiront donc aucun préju-

or damage to cargo on the ship as a result of the fire will suffer grave prejudice if their claims are held to be prescribed merely because they were omitted from a list filed as an Appendix to the statement of claim. Plaintiffs contend they do not seek any substitution of "new party" for any of the parties named, nor is there "any reasonable doubt as to the identity of the party intending to sue" within the meaning of Rule 425 since defendants at all times knew that the parties intending to sue were all those interested in the cargo laden on board the ship, whether such interest was as "owners, shippers and/or consignees of and, in any event persons legally interested in the title to claim for the cargo lost, damaged or destroyed".

On the whole therefore, I am of the opinion that this is not a case where the claims of any new parties appearing in the Appendix now sought to be substituted for the former Appendix are really new claimants whose claims are prescribed but rather that they are included in the designation of persons interested in the cargo on the ship. It is merely the substitution of new particulars which have since come to light for former particulars, and moreover in the great majority of the cases merely adds the name of the shipper as well as the consignee, or conversely, and provides defendants with greater details from which to check the claims. It is not necessary to decide at this stage of the proceedings whether the claimant should be the shipper or the consignee but justice requires that whoever suffered the loss should be compensated for it, provided that the total amount of the claim does not exceed \$509,443.28 (which includes surveyors' and adjusters' fees) sought for the "Plaintiff cargo interest for distribution as their interests may appear" as stated in conclusion of the original statement of claim.

Leave to amend will therefore be granted but with costs against plaintiffs in any event of the cause.

dice si la modification est autorisée. En revanche, plusieurs personnes dont la cargaison a été perdue ou endommagée par l'incendie sur le navire subiront un grave préjudice si on dit que leur demande est prescrite simplement parce que leur nom ne figurait pas sur une liste annexée à la déclaration. Les demandeurs prétendent qu'ils ne cherchent pas à substituer de nouvelles parties aux parties nommées. En outre, il n'y a pas de «doute raisonnable sur l'identité de la partie qui avait l'intention de poursuivre» aux termes de la Règle 425, puisque les défenderesses ont toujours su que les parties qui avaient l'intention de les poursuivre étaient les ayants droit à la cargaison chargée à bord du navire, que ce soit en qualité de [TRADUCTION] «propriétaires, chargeurs ou consignataires de cette cargaison et, de toute façon, qui avaient des droits sur celle-ci et pouvaient demander un dédommagement pour la perte, la détérioration ou la destruction de cette cargaison».

Je suis donc d'avis pour tous ces motifs qu'en l'espèce les nouvelles parties dont le nom figure dans l'appendice que l'on veut substituer au précédent appendice ne sont pas de nouveaux demandeurs dont les demandes sont prescrites mais plutôt qu'elles sont comprises dans la désignation des ayants droit à la cargaison à bord du navire. Il s'agit simplement de la substitution de nouvelles précisions aux précisions antérieures et, de plus, il s'agit avant tout de l'addition du nom du chargeur et du consignataire ou vice versa et les défenderesses peuvent ainsi mieux vérifier les demandes d'indemnité. Il n'est pas nécessaire de décider dès maintenant si le demandeur doit être le chargeur ou le consignataire mais pour que justice soit faite la partie qui a subi la perte doit être indemnisée, pourvu que le montant total de la demande ne dépasse pas \$509,443.28 (y compris les honoraires des visiteurs et des répartiteurs), soit la somme demandée pour les [TRADUCTION] «demandeurs ayants droit à la cargaison, à répartir au prorata de leur droit», aux termes de la conclusion de la première déclaration.

L'autorisation de modifier est donc accordée, mais les demandeurs doivent payer les dépens quelle que soit l'issue de la cause.

Addendum

When these reasons were dictated I was erroneously referred to the Appeal Court decision in the *Leesona* case. The reversal of same in the Supreme Court permitted the amendment to be made, and the judgment [[1978] 2 S.C.R. 2 at page 4] written by the Honourable Mr. Justice Pigeon greatly strengthens the conclusion I had already reached herein that the amendment should be allowed as defendants are in no way taken by surprise.

Addendum

Lorsque j'ai dicté les présents motifs, j'ai fait référence par erreur à la décision de la Cour d'appel dans l'affaire *Leesona*. En infirmant cette décision, la Cour suprême a autorisé la modification et le jugement [[1978] 2 R.C.S. 2, à la page 4] rendu par l'honorable juge Pigeon étaye solidement ma conclusion en l'espèce selon laquelle la modification doit être permise parce que les défenderesses ne sont pas du tout prises par surprise.