

T-3972-78

T-3972-78

Pacific Western Airlines Ltd. and Canadian Acceptance Corporation Limited (Plaintiffs)

v.

The Queen in right of Canada (Defendant)

Trial Division, Walsh J.—Toronto, May 26; Ottawa, June 3, 1980.

Practice — Examination for discovery — Motions by defendant seeking reattendance for further examination of officer and employee of Pacific Western Airlines — Further examination related to information contained in accident report and derived from investigations held by P.W.A. — Motion by plaintiffs for a further and better affidavit of documents from defendant — Plaintiffs argue that the details of its extensive investigations are privileged, having been made in the course of the Company's inquiry in preparation for litigation — Federal Court Rules 319(2),(4), 320, 451, 461, 465(15),(17),(18),(19) — Air Regulations, SOR/61-10, as amended, s. 829(1) — Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3.

Defendant seeks in its first motion the reattendance for further examination of Captain Fransbergen, an officer of plaintiff Pacific Western Airlines Ltd. (P.W.A.), to answer questions as to (a) facts in respect of certain paragraphs contained in the aircraft accident report made following an air crash in Cranbrook (B.C.); (b) the names of the people interviewed and when and where these interviews took place; (c) whether any P.W.A. employee or any other authorized person other than counsel has seen or had access to certain Exhibits; and (d) facts which P.W.A. officials obtained subsequent to the accident while they acted as members of the accident investigation team. Defendant also seeks the further attendance of Captain Husband, a pilot and employee of P.W.A., regarding conversations he had with the Captain of the accident flight or had overheard. Plaintiffs, who seek from defendant a further affidavit of documents, contend that the details of its extensive investigations are privileged, having been made in the course of the Company's inquiry in preparation for litigation.

Held, the motions are allowed. (a) The principle of public interest of aviation safety necessitates the disclosure of facts within the knowledge of P.W.A. employees. It overrides any tactical advantage to be derived from concealing any information obtained in the course of their investigation, and disclosing this only to the Company solicitor. (b) The information obtained during the interviews is only admissible to the extent that it deals with facts referred to in the pleadings, lists of documents, or disclosed during the Commission inquiry. To go beyond this would be a mere "fishing expedition" and not

Pacific Western Airlines Ltd. et Canadian Acceptance Corporation Limited (Demanderesse)

c.

La Reine du chef du Canada (Défenderesse)

Division de première instance, le juge Walsh—
b Toronto, 26 mai; Ottawa, 3 juin 1980.

Pratique — Interrogatoire préalable — Requêtes présentées par la défenderesse demandant qu'un dirigeant et un employé de Pacific Western Airlines soient tenus de comparaître de nouveau — Interrogatoire supplémentaire relatif aux renseignements contenus dans un rapport d'accident d'aviation et obtenus lors d'enquêtes menées par P.W.A. — Requête présentée par les demanderesse pour obtenir de la défenderesse un affidavit supplémentaire plus complet — Les demanderesse prétendent que les détails de ses enquêtes poussées sont privilégiés du fait que les documents ont été rédigés au cours de l'enquête faite par la compagnie en prévision d'éventuelles poursuites — Règles 319(2),(4), 320, 451, 461, 465(15),(17), (18),(19) de la Cour fédérale — Règlement de l'Air, DORS/61-10, et ses modifications, art. 829(1) — Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, c. A-3.

Dans sa première requête, la défenderesse demande qu'il soit enjoint au commandant Fransbergen, dirigeant de la demanderesse Pacific Western Airlines Ltd. (P.W.A.) de comparaître de nouveau pour répondre à des questions sur a) des faits se rapportant au contenu de certains alinéas du rapport d'accident d'aviation fait à la suite d'un écrasement d'avion survenu à Cranbrook (C.-B.); b) les noms des personnes interrogées et la date et le lieu de ces entrevues; c) la possibilité que des employés de la P.W.A. ou d'autres personnes autorisées par celle-ci, autres qu'un avocat, aient eu accès à certaines pièces ou pris connaissance de leur contenu; et d) les faits dont des dirigeants de la P.W.A. ont pris connaissance à la suite de l'accident alors qu'ils agissaient en tant que membres de l'équipe d'enquête sur l'accident. La défenderesse demande également qu'il soit enjoint au commandant Husband, pilote et employé de la P.W.A., de comparaître de nouveau pour répondre à des questions sur les conversations qu'il a eues avec le commandant de l'avion écrasé ou qu'il a entendu ce dernier tenir avec d'autres. Les demanderesse, qui demandent que la défenderesse dépose un affidavit supplémentaire plus complet, prétendent que les détails de ses enquêtes poussées sont privilégiés du fait que les documents ont été rédigés au cours de l'enquête faite par la compagnie en prévision d'éventuelles poursuites.

Arrêt: les requêtes sont accueillies. a) Le principe de l'intérêt public de la sécurité aérienne exige la divulgation des faits dont les employés de la P.W.A. ont connaissance. Cet intérêt public l'emporte sur tout avantage tactique qui pourrait être obtenu en ne divulguant pas les renseignements obtenus au cours de leur enquête et en ne les communiquant qu'à l'avocat-conseil de la compagnie. b) Les renseignements obtenus au cours de ces entrevues ne sont recevables en preuve que dans la mesure où ils se rapportent à des faits mentionnés dans les plaidoiries, dans les listes de documents ou à des faits divulgués au cours de

permissible. (c) The question should be answered. It appears that, one way or another, some of the facts in the Exhibits will eventually appear in evidence in any event. (d) The primary purpose of any investigation made by P.W.A. officials should have been to establish the cause of the accident; it cannot be concluded that its sole, or even primary, purpose was to gather information in contemplation of and preparation for litigation. The second motion is allowed, this being "an exceptional case" within the meaning of Rule 465(19). While it may be that the necessary information may be obtained from Captain Fransbergen, under the special circumstances of this case, Husband is the proper person to be questioned as any information which the former can give, having informed himself, would be hearsay on a very important issue. As to plaintiffs' motion, since it is not desirable that the Court record should be encumbered by listing documents which will never be used by either party, defendant's counsel has agreed to file a further and better affidavit.

Waugh v. British Railways Board [1979] 2 All E.R. 1169, followed. *Imperial Marine Industries Ltd. v. Fireman's Fund Insurance Co.* [1977] 1 F.C. 747, followed. *Churchill Falls (Labrador) Corp. Ltd. v. The Queen*, not reported, T-1414-71, applied. *Champion Packaging Corp. v. Triumph Packaging Corp.* [1977] 1 F.C. 191, referred to. *Ross (Executrix of Ross Estate) v. Scarlett* [1946] 3 W.W.R. 533, referred to.

MOTIONS.

COUNSEL:

E. M. Lane and R. J. Allen for plaintiffs.

W. J. A. Hobson, Q.C. for defendant.

SOLICITORS:

Lane, Breck, Toronto, for plaintiffs.

Deputy Attorney General of Canada for defendant.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

WALSH J.: Two notices of motion on behalf of defendant came on for hearing at Toronto on May 26, 1980. The first produced on May 8, 1980, applied for an order pursuant to Rule 465(18) that Captain Kaees Fransbergen, an officer of plaintiff Pacific Western Airlines Ltd. [hereinafter sometimes referred to as "P.W.A."] reattend before the examiner on his examination for discovery at a date to be fixed and be required to answer the

enquête de la Commission. Aller plus loin constituerait une simple «recherche à l'aveuglette» et ne saurait être permis. c) Il y a lieu de répondre à cette question. Il semble que d'une façon ou d'une autre, certains des faits qui sont mentionnés dans ces pièces seront tôt ou tard apportés en preuve. d) L'objet principal d'une enquête faite par les dirigeants de la P.W.A. aurait dû être d'établir la cause de l'accident; on ne peut en aucune façon conclure que le seul ou même le principal objet de l'enquête était de recueillir des renseignements en prévision et en vue d'un litige. La deuxième requête est accueillie, s'agissant d'un cas «exceptionnellement» au sens de la Règle 465(19). Il est possible que l'on puisse obtenir du commandant Fransbergen les renseignements nécessaires, mais dans les circonstances spéciales de l'espèce, il conviendrait d'interroger Husband à cet égard étant donné que toute information que pourrait donner Fransbergen, après s'être renseigné, serait du oui-dire sur une question très importante. Pour ce qui concerne la requête des demandereses, comme il n'est pas souhaitable d'encombrer le dossier de la Cour en énumérant des documents qui ne seront jamais utilisés par les parties, l'avocat de la défenderesse a consenti à déposer une liste supplémentaire et plus complète de documents, attestée par affidavit.

Arrêts suivis: *Waugh c. British Railways Board* [1979] 2 All E.R. 1169; *Imperial Marine Industries Ltd. c. Fireman's Fund Insurance Co.* [1977] 1 C.F. 747. Arrêt appliqué: *Churchill Falls (Labrador) Corp. Ltd. c. La Reine* non publié, T-1414-71. Arrêts mentionnés: *Champion Packaging Corp. c. Triumph Packaging Corp.* [1977] 1 C.F. 191; *Ross (Executrix of Ross Estate) c. Scarlett* [1946] 3 W.W.R. 533.

REQUÊTES.

AVOCATS:

E. M. Lane et R. J. Allen pour les demandereses.

W. J. A. Hobson, c.r. pour la défenderesse.

PROCUREURS:

Lane, Breck, Toronto, pour les demandereses.

Le sous-procureur général du Canada pour la défenderesse.

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

LE JUGE WALSH: Deux avis de requête présentés au nom de la défenderesse ont été entendus à Toronto le 26 mai 1980. La première requête, déposée le 8 mai 1980, demandait que soit rendue une ordonnance en vertu de la Règle 465(18) enjoignant au commandant Kaees Fransbergen, dirigeant de la société demanderesse Pacific Western Airlines Ltd. [ci-après appelée, à certains moments, la «P.W.A.»,], de comparaître de nou-

following questions, and all further questions arising from the answers given which are relevant to the issues raised:

(a) What facts were within the knowledge of the employees, officers and servants of Pacific Western Airlines Ltd. in respect of certain paragraphs on pages 25 and 32 of Department of Transport Aviation Safety Investigation Division Accident Report No. H80001, which document was listed as document 53 in Part I of Schedule I of plaintiffs' supplementary list of documents filed pursuant to Rule 447? The paragraphs on pages 25 and 32 are as follows:

On page 25:

Persons interviewed included eyewitnesses, survivors, operating and supervisory personnel of the various agencies, flight crews, and individual pilots.

In addition to the above, crews of other aircraft operating in the area during the period of the accident flight were interviewed. Pilots on two different aircraft reported hearing the Captain of the accident flight conversing with another flight on company frequency. The time of this conversation was established as being about 1948Z, the time the information respecting the runway condition was transmitted by Cranbrook Aeradio.

On page 32:

The failure to report on final approach and the unnecessary talk on company frequency represent an unacceptable standard of cockpit practice and discipline.

(b) What are the names of the people interviewed and when and where such interviews took place, during the period Pacific Western Airlines Ltd. officials were acting as members of the accident investigation team referred to in the affidavit of John Robert Haig herein?

(c) Has any Pacific Western Airlines Ltd. employee or any other person authorized by the Company, other than counsel, ever seen, or had access to Exhibits C and D herein or had become aware of the contents of these Exhibits?

(d) What are the details of all further involvement of Pacific Western Airlines Ltd. officials who might have been members of the said accident

veau devant l'examinateur qui a présidé à son interrogatoire préalable, à une date qui sera fixée ultérieurement, et de répondre aux questions suivantes ainsi qu'à toutes celles qui pourront se poser à la suite des réponses qui seront données, pourvu qu'elles se rapportent aux points soulevés:

a) De quels faits étaient au courant les employés, dirigeants et préposés de la Pacific Western Airlines Ltd. relativement au contenu de certains alinéas des pages 32 et 40 du rapport d'accident d'aviation n° H80001 de la Division des enquêtes sur la sécurité aérienne du ministère des Transports, document coté n° 53 dans la Partie I de l'annexe I de la liste complémentaire de documents déposée par les demanderessees conformément à la Règle 447? Les alinéas en question, aux pages 32 et 40, sont ainsi rédigés:

A la page 32:

Ces renseignements proviennent de témoins oculaires, de survivants, du personnel technique ou cadre des divers organismes, d'équipages ainsi que de pilotes.

Outre ces témoignages, on a interviewé des équipages qui volaient dans la région lorsque l'accident s'est produit. Les pilotes de deux avions différents ont signalé qu'ils avaient entendu le commandant du vol 314 parler à un autre pilote sur la fréquence de la compagnie. On a pu établir que cette conversation avait eu lieu vers 19h48Z, donc au moment où la station radioaéronautique de Cranbrook aurait transmis des renseignements sur l'état de la piste.

A la page 40:

L'omission du compte rendu en approche finale et le verbiage superflu sur la fréquence de la compagnie constituent une pratique inacceptable dans le poste de pilotage ainsi qu'une dérogation grave à la discipline de l'air.

b) Quels sont les noms des personnes interviewées, quand et où ces interviews ont-elles eu lieu, au cours de la période pendant laquelle des dirigeants de la Pacific Western Airlines Ltd. agissaient en tant que membres de l'équipe d'enquête sur l'accident mentionné dans l'affidavit de John Robert Haig?

c) Des employés de la Pacific Western Airlines Ltd. ou toute autre personne autorisée par celle-ci, autre qu'un avocat, ont-ils vu ou eu accès aux pièces C et D ou pris connaissance du contenu de ces pièces?

d) Préciser le rôle joué par les dirigeants de la Pacific Western Airlines Ltd. qui ont pu être membres de ladite équipe d'enquête sur l'accident

investigation team and the facts, if any, which they obtained subsequent to the accident while they acted as members of the said team?

The second motion produced on May 14, 1980, seeks an order that Captain Bud Husband, a pilot and employee of Pacific Western Airlines Ltd. attend as a member of the said plaintiff for further examination for discovery at a date to be fixed and be compelled to answer any and all questions in respect of conversations that he had with or overheard of Captain Christopher Miles on the company radio frequency on February 11, 1978 and that he be required to answer all further questions which arise from the answers given and which are relevant to the issues raised by the pleadings. Both motions, which were argued together, were supported by an affidavit of John Robert Haig dated May 8, 1980, and in the case of the second motion it is also allegedly supported by pages 21 to 62 of the transcript of the examination for discovery of Captain Kaees Fransbergen dated May 7 and 8, 1980.

Immediately following the argument on these two motions a motion of plaintiffs produced on May 20, 1980, was heard for an order compelling defendant to deliver a further and better affidavit of documents pursuant to Rule 461, and for an order pursuant to Rule 451 that defendant deliver an affidavit stating whether or not the documents referred to in Exhibit B of the affidavit of Donald Bruce Garrow, filed in support of said application are, or have been, in the possession or control of defendant and if not when the defendant parted with those documents and what has become of them. This motion was supported by the affidavit of Donald Bruce Garrow.

In opposition to defendant's two motions an affidavit of Robert Allen employed by the firm of solicitors representing plaintiffs dated May 23, 1980, was sought to be introduced at the opening of the hearing on May 26th. In it the deponent states that he is advised by Captain Fransbergen that Eric M. Lane, the solicitor for plaintiffs, met with Fransbergen and other employees of Pacific Western Airlines Ltd. at Cranbrook, British

et les faits, le cas échéant, dont ils ont pu prendre connaissance à la suite de l'accident alors qu'ils agissaient en tant que membres de ladite équipe?

La deuxième requête, déposée le 14 mai 1980, demande que soit rendue une ordonnance enjoignant au commandant Bud Husband, pilote et employé de la Pacific Western Airlines Ltd., de comparaître en qualité de membre de ladite compagnie demanderesse pour subir un interrogatoire supplémentaire à une date qui sera fixée ultérieurement et de répondre à toute question concernant les conversations qu'il a eues avec le commandant Christopher Miles sur la fréquence de la compagnie le 11 février 1978 ou qu'il a entendu ce dernier tenir avec d'autres et de répondre à toute autre question qui pourra se poser par suite des réponses qui seront données, pourvu qu'elle se rapporte aux points soulevés par les plaidoiries. Les deux requêtes, qui ont été entendues ensemble, sont appuyées par un affidavit de John Robert Haig daté du 8 mai 1980 et, pour ce qui concerne la seconde requête, elle serait également appuyée par les pages 21 à 62 de la transcription de l'interrogatoire préalable subi par le commandant Kaees Fransbergen datée des 7 et 8 mai 1980.

Immédiatement après les débats relatifs à ces deux requêtes, il fut procédé à l'audition d'une requête déposée par les demanderesses le 20 mai 1980 et tendant à ce qu'il soit ordonné à la défenderesse en vertu de la Règle 461 de déposer un affidavit supplémentaire plus complet et à ce qu'il soit ordonné à la défenderesse, en vertu de la Règle 451, de fournir un affidavit précisant si les documents mentionnés dans la pièce B de l'affidavit de Donald Bruce Garrow, déposé à l'appui de ladite demande, sont ou ont été en la possession ou sous le contrôle de la défenderesse et, dans la négative, quand la défenderesse s'en est dessaisie et ce qu'ils sont devenus. Cette requête est appuyée par l'affidavit de Donald Bruce Garrow.

Pour faire opposition aux deux requêtes de la défenderesse, on a voulu déposer, à l'ouverture de l'audition, le 26 mai, un affidavit de Robert Allen, employé du cabinet d'avocats représentant les demanderesses, en date du 23 mai 1980. Le déposant y déclare que le commandant Fransbergen lui a appris que Eric M. Lane, l'avocat des demanderesses, avait rencontré Fransbergen et d'autres employés de la Pacific Western Airlines Ltd. à

Columbia on February 12, 1978, the date following the accident which is the subject-matter of this litigation and that during the course of the aforesaid meeting the employees of plaintiff, Pacific Western Airlines Ltd., were instructed to cooperate with officials of the Aircraft Investigation Branch of the Department of Transport but at the same time the plaintiff's employees were directed to act as agents for the purpose of gathering information in contemplation of and in preparation for anticipated litigation. The affiant goes on to say that he is further advised by Captain Fransbergen that Captain Victor Bentley, a pilot employed by Pacific Western Airlines Ltd., was permitted to observe some portions of the official investigation of the accident as a representative of the Canadian Air Line Pilots Association. This affidavit was evidently submitted in support of plaintiffs' claim for privilege in connection with the further information sought by defendant from Captain Fransbergen and Captain Bud Husband. Defendant's counsel sought to prevent the introduction of this affidavit as having been made belatedly, or in the event that it be accepted that he be permitted to contradict the allegations made in it by referring to extracts from the transcript of the Inquiry Into Aviation Safety or such portions of it as related to the investigation into the Cranbrook disaster. Plaintiffs opposed this on the grounds that they were not represented and did not appear at the said inquiry, and furthermore sought a postponement of the hearing of the motions until the transcript of the complete examination for discovery of Captain Kaees Fransbergen which took place on four days commencing May 5th became available. Defendant resisted any postponement and I believe justifiably so. Rule 319 states that a motion shall be supported by affidavit as to all the facts on which the motion is based that do not appear from the record. Paragraph (2) provides that an adverse party may file an affidavit in reply. Rule 320 provides however that a notice of motion, other than an *ex parte* application, shall be filed together with supporting affidavits, at least 2 days before the time fixed for presentation unless the Court otherwise directs. Defendant's motions had been set down for hearing a considerable time in advance and a special judge had been designated for the hearing of them in Toronto and it would be manifestly unreasonable to permit plaintiffs to delay the hearing by

Cranbrook (Colombie-Britannique) le 12 février 1978, le lendemain de l'accident qui fait l'objet du présent litige et qu'au cours de cette réunion, les employés de la demanderesse, Pacific Western Airlines Ltd., avaient reçu la directive de collaborer avec les fonctionnaires de la Section des enquêtes en matière d'aviation du ministère des Transports mais, en même temps, on avait demandé aux employés de cette demanderesse d'agir en qualité d'agents aux fins de recueillir des renseignements en prévision et en préparation de procédures judiciaires envisagées. Le déposant déclare en outre que le commandant Fransbergen lui a également appris qu'il avait été permis au commandant Victor Bentley, pilote de la Pacific Western Airlines Ltd., d'observer certaines parties de l'enquête officielle sur l'accident à titre de représentant de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes. Cet affidavit a évidemment été soumis à l'appui de la demande d'exemption de communication faite par les demanderesses relativement aux renseignements complémentaires que la défenderesse cherche à obtenir des commandants Fransbergen et Bud Husband. L'avocat de la défenderesse a tenté d'empêcher que cet affidavit soit reçu, au motif qu'il serait tardif, et a demandé, au cas où il serait reçu, la permission de contredire les allégations qui y sont faites en faisant référence à certains passages de l'enquête sur la sécurité aérienne ou aux parties qui se rapportent à l'enquête sur l'accident de Cranbrook. Les demanderesses s'y sont opposées, invoquant qu'elles n'étaient pas représentées et n'avaient pas comparu à ladite enquête et elles ont en outre demandé une remise de l'audition des requêtes jusqu'à ce que soit disponible la transcription de l'interrogatoire préalable complet subi par le commandant Kaees Fransbergen pendant quatre jours à compter du 5 mai. La défenderesse s'est opposée à toute remise et je crois qu'elle avait raison de le faire. La Règle 319 prévoit qu'une requête doit être appuyée par un affidavit certifiant tous les faits sur lesquels elle se fonde sauf ceux qui ressortent du dossier. L'alinéa (2) prévoit qu'une partie adverse peut déposer un affidavit en réponse. Toutefois, la Règle 320 prévoit qu'un avis de requête, autre qu'une demande *ex parte*, doit être déposé avec affidavits à l'appui, au moins 2 jours avant le moment fixé pour la présentation, sauf ordre contraire de la Cour. La date de l'audition des requêtes de la défenderesse ayant été fixée longtemps

the very belated filing of what is in its essence a very simple affidavit merely substantiating a claim for privilege. While plaintiffs offered to submit Mr. Allen who was present for immediate cross-examination on his affidavit, this too is a matter within the discretion of the Court and pursuant to Rule 319(4) there would have to be special reason for permitting this on a motion; no stenographer was present and such an examination would merely have had the effect of delaying the hearing of the motions. On the other hand defendant should not be prejudiced by the introduction of a very belated affidavit without the opportunity of refuting statements in it either by cross-examination or by other evidence. On this basis the Court put it to counsel for plaintiffs that it would permit the introduction of this affidavit only on the basis that defendant be given the opportunity to read into the record, for this purpose only, the extracts from the said Inquiry Into Aviation Safety which allegedly tend to refute the allegations in it. The extracts read and referred to for purposes of argument were then to be forthwith transcribed and produced with a covering affidavit of defendant's counsel to form part of the record for the purposes of decision on these motions only and no other purpose. While plaintiffs' solicitor did not formally consent to this procedure, it was on this basis only that the Court permitted the production of Mr. Allen's affidavit.

The order made in this connection was as follows:

In lieu of cross-examination upon the affidavit of Robert Allen which is belated and may or may not be pertinent Defendant may introduce portions of the transcript of the Inquiry Into Aviation Safety, such portions to be limited to questions and answers and not to include any argument nor comments by the Commissioner or Commission counsel. Such questions and answers shall be limited to the issues raised by Defendant's Notices of Motion. The material to be introduced verbally in Court today shall be verified subsequently by an affidavit of Defendant's counsel referring to the said portions of the transcript which will be considered as accurate without further verification, and this is being done notwithstanding the fact that Plaintiffs were not a party to nor represented at the

d'avance et un juge ayant été spécialement désigné pour les entendre à Toronto, il ne serait manifestement pas raisonnable de permettre aux demanderesse de retarder l'audition par le dépôt à la toute dernière minute de ce qui est essentiellement un affidavit très ordinaire simplement déposé à l'appui d'une demande d'exemption de communication. Même si les demanderesses ont offert de permettre que Allen, qui était présent, soit immédiatement contre-interrogé relativement à son affidavit, cette question relève également du pouvoir discrétionnaire de la Cour et, selon la Règle 319(4), il faudrait y avoir une raison spéciale pour permettre ce contre-interrogatoire dans le cadre d'une requête; aucun sténographe n'était présent et un tel interrogatoire aurait simplement eu pour effet de retarder l'audition des requêtes. D'autre part, la défenderesse ne devrait pas subir de préjudice du fait du dépôt très tardif d'un affidavit sans possibilité d'en réfuter les déclarations soit par contre-interrogatoire ou par d'autres éléments de preuve. Par conséquent, la Cour a dit à l'avocat des demanderesses qu'elle permettrait le dépôt de cet affidavit uniquement s'il était donné à la défenderesse la possibilité de consigner au dossier, à cette fin seulement, les passages de ladite enquête sur la sécurité aérienne qui permettraient de réfuter les allégations faites dans l'affidavit. Les passages lus et mentionnés aux fins du débat seraient ensuite immédiatement transcrits et déposés avec un affidavit à l'appui souscrit par l'avocat de la défenderesse, pour faire partie du dossier uniquement aux fins de l'examen des présentes requêtes. Même si l'avocat des demanderesses n'a pas formellement donné son accord à cette procédure, c'est à ces conditions seulement que la Cour a permis la production de l'affidavit d'Allen.

L'ordonnance rendue à cet égard est ainsi conçue:

[TRADUCTION] Au lieu du contre-interrogatoire relatif à l'affidavit de Robert Allen qui est tardif et dont la pertinence n'est pas établie, la défenderesse peut produire des parties du texte de l'enquête sur la sécurité aérienne, lesdites parties ne devant comprendre que des questions et réponses et ne devant inclure aucun argument ou commentaire du commissaire ou de l'avocat de la Commission. Ces questions et ces réponses se limiteront aux questions soulevées par les avis de requête de la défenderesse. L'authenticité de ces éléments de preuve présentés verbalement à l'audience aujourd'hui sera attestée subsequmment par un affidavit de l'avocat de la défenderesse faisant référence auxdits extraits du texte de l'enquête qui seront considérés comme conformes sans autre attestation; ceci,

Inquiry, but solely to avoid the necessity of an adjournment of the said motions to permit cross-examination on the Allen affidavit, or alternatively the refusal to permit the introduction of same as not having been produced at a proper interval prior to the date set for the hearing of the motions.

The hearing on defendant's motions then proceeded. It is necessary for an understanding of the situation to go to some extent into the background of the litigation and it will also be necessary to deal in a general way with the objections of plaintiffs' counsel to providing the information requested and the arguments of defendant's counsel in seeking it, before applying the conclusions reached to the specific information sought in the motions. The litigation arises from the fatal aircraft crash in Cranbrook, British Columbia, on February 11, 1978 when 43 people were killed. The flight was Pacific Western Airlines Ltd., Flight 314, and it was alleged in very lengthy pleadings that the pilot was forced to initiate an emergency overshoot on the landing field when he became aware that snow removal equipment was obstructing the runway, and that the plane thereupon became uncontrollable and crashed. The pilot and co-pilot were among those killed. A considerable number of preliminary motions have been made and decided. In the statement of defence it is alleged that the accident took place due to the fault of the pilot, Van Oort and co-pilot Miles and of plaintiff, Pacific Western Airlines Ltd., in failing to properly instruct and train flight crew to comply with all regulations; in particular the present issue arises because it has come to light that Miles was allegedly immediately prior to the landing which had to be aborted communicating on the Company radio frequency with Captain Bud Husband, another pilot of the Company flying Flight 305 in respect to matters not relating to the flight. This conversation was allegedly overheard by two other pilots whose names are not known to defendant but are allegedly known to plaintiffs.

nonobstant le fait que les demanderessees n'étaient pas parties à l'enquête et n'y étaient pas représentées, à seule fin d'éviter de devoir ajourner lesdites requêtes pour permettre un contre-interrogatoire relativement à l'affidavit d'Allen, ou encore de devoir refuser de permettre le dépôt de cet affidavit au motif qu'il n'aurait pas été produit dans un délai convenable avant la date fixée pour l'audition des requêtes.

Il fut ensuite procédé à l'audition des requêtes de la défenderesse. Pour bien comprendre la situation, il est nécessaire d'examiner assez attentivement le contexte dans lequel se situe le litige et il sera également nécessaire d'examiner de façon générale les motifs pour lesquels l'avocat des demanderessees s'oppose à la communication des renseignements demandés, de même que les arguments de l'avocat de la défenderesse qui les demande, avant d'appliquer les conclusions auxquelles je serai arrivé aux renseignements que l'on tente d'obtenir dans ces requêtes. A l'origine du litige: un écrasement d'avion survenu à Cranbrook (Colombie-Britannique) le 11 février 1978, causant la mort de 43 personnes. Il s'agissait du vol 314 de la Pacific Western Airlines Ltd. On a allégué dans de très longues plaidoiries, qu'après que l'avion se fut posé, le pilote a été forcé d'amorcer d'urgence une manœuvre pour dépasser la piste d'atterrissage lorsqu'il s'est aperçu qu'un véhicule de déneigement se trouvait sur la piste, que l'avion est alors devenu impossible à maîtriser et qu'il s'est écrasé. Le pilote et le copilote sont au nombre des morts. Il a été statué sur le nombre important de requêtes préliminaires qui ont été déposées en l'espèce. Il est allégué dans la défense que l'accident est attribuable à la faute du pilote Van Oort et du copilote Miles de même qu'à celle de la demanderesse, Pacific Western Airlines Ltd., qui aurait négligé de donner à l'équipage les instructions et l'entraînement appropriés pour le respect de tous les règlements; mais la présente question se pose plus particulièrement parce qu'il a été découvert que Miles aurait, immédiatement avant l'atterrissage qui dut être interrompu, communiqué, sur la fréquence radio de la compagnie, avec le commandant Bud Husband, un autre pilote de la compagnie aux commandes du vol 305, relativement à des questions ne se rapportant pas au vol. Cette conversation aurait été entendue par deux autres pilotes dont les noms ne sont pas connus de la défenderesse mais que les demanderessees connaîtraient.

The scope of examination for discovery permitted in this Court appears in Rule 465(15):

Rule 465. . . .

(15) Upon examination for discovery otherwise than under paragraph (5), the individual being questioned shall answer any question as to any fact within the knowledge or means of knowledge of the party being examined for discovery that may prove or tend to prove or disprove or tend to disprove any unadmitted allegation of fact in any pleading filed by the party being examined for discovery or the examining party.

It is therefore proper to ask questions not only relating to plaintiffs' statement of claim but also to defendant's defence. With respect to Captain Fransbergen he was the principal witness designated for examination for discovery on behalf of plaintiffs and to the extent that a substantial part of the facts leading to the accident would not be within his personal knowledge he would be required to inform himself and answer such questions, if permissible, at an adjourned examination. Paragraph (17) of Rule 465 reads as follows:

Rule 465. . . .

(17) In order to comply with paragraph (15), the individual being questioned may be required to inform himself and for that purpose the examination may be adjourned if necessary.

This very serious crash led not only to an extensive examination of the crash itself but to the subsequent Inquiry Into Aviation Safety in general, at which, as might be expected, a number of representatives of plaintiffs assisted as well as various representatives of the Department of Transport. Also as might be expected plaintiff Pacific Western Airlines Ltd. conducted extensive internal investigations and undoubtedly anticipated that there would eventually be litigation arising out of the accident. It is alleged that certain documents which might well be pertinent were improperly destroyed or shredded by one Doctor Dubé, a representative of the Department of Transport, whether of his own volition or under direction, and while any action arising out of this is not an issue in the present litigation the result is that defendant by the act of one or more of her own representatives is not now in a position to submit certain proof. It is contended however that copies, or originals as the case may be, of the documents destroyed are in possession of plaintiffs,

La portée de l'interrogatoire préalable qu'on permet dans cette Cour est prévue à la Règle 465(15):

Règle 465. . . .

(15) A un interrogatoire préalable autre qu'un interrogatoire en vertu de l'alinéa (5), l'individu qui est interrogé doit répondre à toute question sur tout fait que la partie interrogée au préalable connaît ou a les moyens de connaître et qui peut soit démontrer ou tendre à démontrer ou réfuter ou tendre à réfuter une allégation de fait non admis dans une plaidoirie à la cause de la partie qui est interrogée au préalable ou de la partie qui procède à l'interrogatoire.

Il convient donc de poser des questions se rapportant non seulement à la déclaration des demanderessees mais également à la défense de la défendresse. Pour ce qui concerne le commandant Fransbergen, il était le témoin principal désigné aux fins de l'interrogatoire préalable pour les demanderesses et dans la mesure où il n'aurait pas personnellement connaissance d'une partie importante des faits ayant précédé l'accident, il serait tenu de se renseigner et de répondre à de telles questions, pourvu qu'elles soient admissibles, à la reprise de l'interrogatoire. L'alinéa (17) de la Règle 465 est ainsi rédigé:

Règle 465. . . .

(17) Afin de se conformer à l'alinéa (15), l'individu interrogé peut être requis de se renseigner et, à cet égard, l'interrogatoire peut être ajourné si nécessaire.

Par suite de ce très sérieux accident, il y eut non seulement une enquête approfondie sur l'écrasement même mais également une enquête sur la sécurité aérienne en général à laquelle, comme on pouvait s'y attendre, un certain nombre de représentants des demanderesses ont assisté de même que divers représentants du ministère des Transports. Et il va sans dire que la Pacific Western Airlines Ltd. a mené des enquêtes internes très poussées et prévoyait sans doute qu'elle aurait tôt ou tard à faire face à des litiges relatifs à l'accident. Il est allégué que certains documents qui pourraient être pertinents ont, sans justification, été détruits ou déchiquetés par un certain docteur Dubé, un représentant du ministère des Transports, soit de son propre chef, soit conformément à des directives, et bien qu'il ne soit pas question en l'espèce de poursuites à cet égard, il en résulte que la défendresse ne peut maintenant, par suite d'actes d'un ou de plusieurs de ses propres représentants, soumettre certains éléments de preuve. On allègue toutefois que des copies ou les originaux,

the contents of which are within plaintiffs' knowledge. The case presents the extraordinary and possibly unprecedented situation therefore of defendant being forced to seek to obtain from plaintiffs proof which defendant herself should be making through her own witnesses and documents.

It is conceded that the Commission inquiry was not an inquiry by an aircraft accident investigator appointed pursuant to section 829(1) of the Department of Transport *Air Regulations* [SOR/61-10, as amended] but that witnesses testified before it voluntarily. Among those forming part of the investigation were a number of representatives of plaintiff Pacific Western Airlines Ltd. including Captain Kaees Fransbergen, Russ Revel, Chief Pilot of the Western Region, A. Hunger, (P.W.A. Maintenance) and others including Captain Victor Bentley, who according to plaintiffs took part in the investigation but in his capacity as a representative of the Canadian Air Line Pilots Association. The question of whether any of the evidence made before the Commission can be produced at trial is not an issue before the Court on the present motions but reference to extracts from it are used, as previously indicated, as an indication that information sought is within the means of knowledge of Captain Fransbergen or Captain Husband unless plaintiffs succeed in the contention that it is privileged having been made in the course of the Company's inquiry for use in connection with the proposed litigation.

Defendant also relies on a letter written by Russ Revel, Chief Pilot of the Western Region of P.W.A. to W. M. Howes, Acting Chief of Aviation Safety Bureau of Investigation on March 3, 1978 in which he agrees to interviews with Husband, Leschiutta, Bisailon and Rodgers, Company employees. Reference was also made to a document entitled "History of Flight" attached to Mr. Haig's affidavit, which plaintiffs' counsel vigorously objected to as being hearsay and unreliable and a document which was not used in the eventual

selon le cas, des documents détruits sont en la possession des demanderessees et que celles-ci ont connaissance de leur contenu. Cette espèce présente donc une situation extraordinaire et peut-être inédite où la défenderesse est obligée de tenter d'obtenir des demanderessees une preuve que la défenderesse elle-même devrait faire au moyen de ses propres témoins et documents.

Il est admis que l'enquête effectuée par la Commission n'était pas une enquête faite par un enquêteur sur les accidents d'aviation nommé en vertu de l'article 829(1) du *Règlement de l'Air* du ministère des Transports [DORS/61-10, modifié] mais que les témoins ont déposé volontairement devant celle-ci. Parmi ceux qui participaient à l'enquête il y avait un certain nombre de représentants de la demanderesse Pacific Western Airlines Ltd., notamment le commandant Kaees Fransbergen, Russ Revel, chef pilote de la région de l'Ouest, A. Hunger, (entretien P.W.A.) et d'autres, y compris le commandant Victor Bentley, qui, d'après les demanderessees, a participé à l'enquête mais en sa qualité de représentant de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes. La question de savoir si une partie de la preuve faite devant la Commission peut être produite à l'instruction n'a pas été soulevée devant la Cour aux fins des présentes requêtes mais il est fait mention de passages de ces témoignages, tel qu'indiqué précédemment, à titre d'indication que les commandants Fransbergen et Husband seraient en mesure de prendre connaissance des renseignements recherchés, à moins que les demanderessees ne réussissent à prouver qu'ils doivent faire l'objet de l'exemption de communication du fait que les documents ont été rédigés au cours de l'enquête faite par la compagnie en prévision d'éventuelles poursuites.

La défenderesse s'appuie également sur une lettre datée du 3 mars 1978, de Russ Revel, chef pilote de la région de l'Ouest de la P.W.A. à W. M. Howes, chef intérimaire du Bureau des enquêtes sur la sécurité aérienne, dans laquelle il consent à des entrevues avec Husband, Leschiutta, Bisailon et Rodgers, employés de la compagnie. Il a également été fait mention d'un document intitulé [TRADUCTION] «Historique du vol» joint à l'affidavit de Haig, dont l'avocat des demanderessees a vigoureusement contesté l'admissibilité parce qu'il

report, which refers to a conversation between Bud Husband taking off from Calgary on Flight 305 and Christopher Miles discussing some stock market tips, a lengthy conversation which was allegedly taking place at the same time as Van Oort was receiving instructions from the air radio station operator about weather conditions and about a snowblower on the runway which he had allegedly acknowledged. It is not clear whether Miles or Van Oort was at the controls but this report (entirely unofficial) suggests that it was Miles, and that possibly Van Oort had never advised Miles about the snowblower. While it must be stressed that this document may not be admitted in evidence at the trial it gives some indication that some improper conversation may have taken place between an officer of the crew of Flight 314 and Captain Bud Husband immediately prior to the accident.

Furthermore reference is made to the Department of Transport Aviation Safety Investigation Division Accident Report listed in plaintiffs' supplementary list of documents and specifically to certain paragraphs on pages 25 and 32 thereof which read as follows:

Persons interviewed included eyewitnesses, survivors, operating and supervisory personnel of the various agencies, flight crews, and individual pilots.

In addition to the above, crews of other aircraft operating in the area during the period of the accident flight were interviewed. Pilots on two different aircraft reported hearing the Captain of the accident flight conversing with another flight on company frequency. The time of this conversation was established as being about 1948Z, the time the information respecting the runway condition was transmitted by Cranbrook Aeradio. (Emphasis mine.) [Page 25.]

The failure to report on final approach and the unnecessary talk on company frequency represent an unacceptable standard of cockpit practice and discipline. [Page 32.]

It is evident that this is very pertinent information and that defendant is justified in seeking information as to the names of the pilots of two different aircraft who allegedly overheard the said conversation. In due course the R.C.M.P. were called in to investigate where certain documents might be and

serait fondé sur du oui-dire et serait peu fiable et un document qui n'a pas été utilisé dans le rapport, qui mentionne une conversation entre Bud Husband au moment du décollage à Calgary à bord du vol 305 et Christopher Miles, les deux discutant de tuyaux relatifs à la bourse, conversation assez longue qui avait lieu au moment même où Van Oort recevait des instructions de l'opérateur de la station radioaéronautique au sujet des conditions météorologiques et au sujet d'une souffeuse se trouvant sur la piste d'atterrissage, instructions dont on prétend qu'il aurait accusé réception. Ce n'est pas clair si c'était Miles ou Van Oort qui était aux commandes mais ce rapport (entièrement officieux) suggère que c'était Miles et que peut-être Van Oort n'a jamais signalé à Miles la présence de la souffeuse. Il faut souligner que même si ce document n'est pas admissible en preuve à l'instruction, il fournit des indices que des conversations inutiles ont pu avoir lieu entre un officier-pilote de l'équipage du vol 314 et le commandant Bud Husband juste avant l'accident.

Il est en outre fait référence au rapport d'accident d'aviation de la Division des enquêtes sur la sécurité aérienne du ministère des Transports figurant sur la liste supplémentaire de documents des demanderesse et plus particulièrement à certains alinéas des pages 32 et 40 de ce rapport qui sont ainsi rédigés:

Ces renseignements proviennent de témoins oculaires, de survivants, du personnel technique ou cadre des divers organismes, d'équipages ainsi que de pilotes.

Outre ces témoignages, on a interviewé des équipages qui volaient dans la région lorsque l'accident s'est produit. Les pilotes de deux avions différents ont signalé qu'ils avaient entendu le commandant du Vol 314 parler à un autre pilote sur la fréquence de la compagnie. On a pu établir que cette conversation avait eu lieu vers 19h48Z, donc au moment où la station radioaéronautique de Cranbrook aurait transmis des renseignements sur l'état de la piste. (C'est moi qui souligne.) [Page 32.]

L'omission du compte rendu en approche finale et le verbiage superflu sur la fréquence de la compagnie constituent une pratique inacceptable dans le poste de pilotage ainsi qu'une dérogation grave à la discipline de l'air. [Page 40.]

Il est évident qu'il s'agit de renseignements très pertinents et que la défenderesse est justifiée de chercher des renseignements relativement aux noms des pilotes de deux avions différents qui auraient entendu ladite conversation. En temps utile on demanda à la G.R.C. de faire une enquête

which if any had been shredded. Search warrants were obtained. Defendant contends the plaintiffs' counsel has been permitted to examine all documents so obtained.

Portions of the transcript of witness Champion before the Commission discloses the names of persons interviewed during the course of the Company's investigation but Husband is not mentioned. Portions of the transcript of the evidence before the Commission of Inquiry of W. M. Howes, the investigator in charge, indicates that he had learned a tape had been made of an interview with Husband as well as a transcript of it from R. Poole, Operations' Chairman of the Department of Transport who caused it to be prepared in order to confront the Chief Pilot of the Airline with it. A further answer indicates that he was aware that the real cause of the accident was buried in the report (as defendant now contends) but he denies that this was intentional. He admitted that pressure had been brought on him in the investigation process in connection with the report by the Company. He confirmed that there was information that someone had heard two pilots talking on the Company frequency on matters not relating to the flight, one being Captain Husband.

Mr. Poole testified before the Commission that there had been two interviews with Captain Husband the first one having been taped but that subsequently word came through from the Company that Husband really had not said what he allegedly had, so a second interview was arranged but this was not productive. The transcript of the evidence of one Johnson, an agent of the Department of Transport before the Commission indicates that the Captains of 305 (Husband) and 314 had conversed on Company frequency about Miles' knowledge of the stock market.

Mr. Poole had also testified that a meeting between Doctor Dubé and Captain Revel had taken place in Vancouver, and on a subsequent trip with one Mackie, another employee of plaintiffs. Since Dubé admits shredding evidence defendant's counsel states that this justifies a conclusion that

pour trouver certains documents et déterminer si certains d'entre eux avaient été déchiquetés. Des mandats de perquisition furent obtenus. La défenderesse fait valoir que l'avocat des demanderesse a été autorisé à examiner tous les documents ainsi obtenus.

Des extraits de la transcription de la déposition de Champion devant la Commission contiennent les noms de personnes interrogées au cours de l'enquête de la compagnie mais Husband n'y est pas mentionné. Il ressort de certains passages de la transcription de la déposition faite devant la Commission d'enquête par W. M. Howes, l'enquêteur responsable, que R. Poole, président des Opérations du ministère des Transports, lui avait appris qu'une entrevue avec Husband avait été enregistrée et qu'une transcription en avait été faite, à la demande de Poole, afin de mettre le chef pilote de la compagnie aérienne en présence de celle-ci. Une autre réponse indique qu'il était conscient du fait que la cause réelle de l'accident était enfouie dans le rapport (comme le prétend maintenant la défenderesse) mais il nie que cela fût intentionnel. Il admet qu'on a exercé sur lui des pressions au cours de l'enquête relativement au rapport fait par la compagnie. Il a confirmé qu'il existait des renseignements selon lesquels quelqu'un avait entendu deux pilotes parlant sur la fréquence de la compagnie de sujets n'ayant aucun rapport avec le vol, un des interlocuteurs étant le commandant Husband.

Poole a déclaré devant la Commission qu'il avait eu deux entrevues avec le commandant Husband, la première enregistrée, mais que par la suite, la compagnie avait prétendu que Husband n'avait pas vraiment dit ce qu'on prétendait qu'il avait dit; une seconde entrevue fut donc organisée mais elle ne fut pas fructueuse. Il ressort de la transcription du témoignage, devant la Commission, de Johnson, un fonctionnaire du ministère des Transports, que les commandants de bord des vols 305 (Husband) et 314 avaient discuté sur la fréquence de la compagnie des connaissances de Miles relativement au marché boursier.

Poole a également déclaré qu'une réunion avait eu lieu à Vancouver entre le docteur Dubé et le commandant Revel et, lors d'un voyage subséquent, avec un dénommé Mackie, un autre employé des demanderesse. Puisque Dubé admet avoir déchiqueté des documents constituant des

this evidence had been made available to P.W.A. No one in the Government ranks can give the names of the other pilots who had allegedly heard the conversation and there is also some indication that attempts may have been made subsequently by Husband to deny or change the evidence given at his interview, which interview the Company had agreed to. Certainly P.W.A. had been confronted with his testimony.

As previously stated this transcript may well be inadmissible at trial but in attempting to decide whether defendant's motions should be granted it is significant to note that much of the information sought by defendant and not available to her (although apparently due in part at least to improper acts of some of her own servants in destroying evidence) is within the knowledge of plaintiff Pacific Western Airlines Ltd. and can be provided by Captain Fransbergen unless plaintiffs' claim for privilege is valid.

I turn now to the jurisprudence on this question.

I believe that the House of Lords case of *Waugh v. British Railways Board*¹ is especially pertinent. The headnote reads:

The court was faced with two competing principles, namely that all relevant evidence should be made available for the court and that communications between lawyer and client should be allowed to remain confidential and privileged. In reconciling those two principles the public interest was, on balance, best served by rigidly confining within narrow limits the privilege of lawfully withholding material or evidence relevant to litigation. Accordingly, a document was only to be accorded privilege from production on the ground of legal professional privilege if the dominant purpose for which it was prepared was that of submitting it to a legal advisor for advice and use in litigation. Since the purpose of preparing the internal enquiry report for advice and use in anticipated litigation was merely one of the purposes and not the dominant purpose for which it was prepared, the board's claim of privilege failed and the report would have to be disclosed.

¹ [1979] 2 All E.R. 1169.

éléments de preuve, l'avocat de la défenderesse déclare que cela permet de conclure que cet élément de preuve avait été mis à la disposition de la P.W.A. Il n'est personne chez les gens du gouvernement qui puisse donner le nom des autres pilotes qui auraient entendu la conversation et il existe également des indices que Husband aurait subseqüemment essayé de nier ou de modifier les déclarations qu'il avait faites à l'entrevue, entrevue à laquelle la compagnie avait consenti. Il est certain que la P.W.A. avait été mise en présence de son témoignage.

Comme il a déjà été dit, cette transcription peut très bien ne pas être admissible en preuve au procès mais, dans le cadre de l'examen des requêtes de la défenderesse, il est important de noter que la demanderesse Pacific Western Airlines Ltd. possède une bonne partie des renseignements que la défenderesse tente d'obtenir et auxquels elle ne peut avoir accès (même s'il semble que cela soit attribuable, en partie au moins, à des actes repressibles—destruction d'éléments de preuve—de certains de ses propres fonctionnaires) et qu'ils peuvent être fournis par le commandant Fransbergen à moins que la demande d'exemption de communication des demanderesse ne soit valide.

Venons-en à la jurisprudence relative à cette question.

Je crois que l'arrêt de la Chambre des Lords *Waugh c. British Railways Board*¹ s'applique très bien à la présente affaire. Le sommaire est ainsi rédigé:

[TRADUCTION] La cour est en présence de deux principes opposés: d'une part, que tous les éléments de preuve pertinents devraient être mis à la disposition de la cour et, d'autre part, que les communications entre un avocat et son client devraient pouvoir demeurer confidentielles et privilégiées. Dans la conciliation de ces deux principes, l'intérêt public est somme toute mieux servi en contenant rigoureusement dans des limites étroites le privilège de refuser légalement de communiquer des documents ou des éléments de preuve relatifs à un litige. Par conséquent, un document ne sera donc exempt de production pour motif de secret professionnel que si le but principal pour lequel il a été rédigé était de le soumettre à un avocat pour obtenir un avis juridique et pour l'utiliser dans des procédures judiciaires. Puisqu'en l'espèce, l'obtention d'un avis juridique pour l'utiliser dans les procédures judiciaires ne constituait qu'un des buts pour lesquels le rapport sur l'enquête interne avait été rédigé et non le but principal, la demande d'exemption de production présentée par la commission est rejetée et le rapport devra être produit.

¹ [1979] 2 All E.R. 1169.

At page 1172 Lord Wilberforce stated:

... the affidavit makes it clear that the report was prepared for a dual purpose: for what may be called railway operation and safety purposes and for the purpose of obtaining legal advice in anticipation of litigation, the first being more immediate than the second, but both being described as of equal rank or weight. So the question arises whether this is enough to support a claim of privilege, or whether, in order to do so, the second purpose must be the sole purpose, or the dominant or main purpose. If either of the latter is correct, the claim of privilege in this case must fail.

and again at page 1173:

It is clear that the due administration of justice strongly requires disclosure and production of this report: it was contemporary; it contained statements by witnesses on the spot; it would be not merely relevant evidence but almost certainly the best evidence as to the cause of the accident. If one accepts that this important public interest can be overridden in order that the defendant may properly prepare his case, how close must the connection be between the preparation of the document and the anticipation of litigation? On principle I would think that the purpose of preparing for litigation ought to be either the sole purpose or at least the dominant purpose of it; to carry the protection further into cases where that purpose was secondary or equal with another purpose would seem to be excessive, and unnecessary in the interest of encouraging truthful revelation. At the lowest such desirability of protection as might exist in such cases is not strong enough to outweigh the need for all relevant documents to be made available.

In the present case P.W.A. employees wore two hats. They had a duty under the *Aeronautics Act*, R.S.C. 1970, c. A-3 and Regulations to investigate the accident and testify with respect to the result of their investigation. While possibly the investigators were not specifically designated to perform these statutory duties their investigations were performed voluntarily. As Mr. Allen's affidavit points out employees were instructed to cooperate with officials of the Aircraft Investigation Branch of the Department of Transport. In paragraph 3 he goes on to say "At the same time the Plaintiff's employees were directed to act as agents for the purpose of gathering information in contemplation of and in preparation for anticipated litigation". Clearly they were working in two capacities, but public interest of aviation safety must override any tactical advantage to be derived from concealing any information obtained in the course of their investigation which might prove embarrassing for P.W.A., their employers, and disclosing this only to the Company solicitor. In the unreported case of

Le lord Wilberforce déclare à la page 1172:

[TRADUCTION] ... il ressort clairement de l'affidavit que le rapport a été préparé dans un double but: pour ce qui peut être appelé l'exploitation et la sécurité du chemin de fer d'une part et pour obtenir un avis juridique en prévision d'un litige d'autre part, le premier motif étant d'un intérêt plus immédiat que le second mais les deux étant décrits comme étant de rang et d'importance égale. La question se pose donc de savoir si cela suffit à fonder une demande d'exemption de production ou si, pour ce faire, le second but doit être l'unique ou le principal but ou le plus important. Si l'une ou l'autre de ces deux dernières propositions est correcte, la demande d'exemption de production en l'espèce doit être rejetée.

et plus loin, à la page 1173:

[TRADUCTION] Il est clair que la bonne administration de la justice exige fortement la divulgation et la production de ce rapport: il était contemporain; il contenait la déclaration de témoins présents sur les lieux; il constituerait non seulement une preuve pertinente mais presque certainement la meilleure preuve quant à la cause de l'accident. Si l'on accepte la proposition selon laquelle il faut passer outre à cette question d'intérêt public importante afin que le défendeur puisse convenablement préparer sa cause, quelle est l'étroitesse du lien qui doit exister entre la préparation du document et la prévision d'un litige? En principe, je serais porté à croire que la préparation en vue d'un litige devrait être l'unique ou, au moins, le principal but; étendre cette protection à des cas où le but serait secondaire ou d'importance égale à celle d'un autre but me semblerait excessif et non nécessaire si l'on veut encourager la divulgation fidèle des faits. Pour le moins, l'opportunité d'assurer une protection dans de tels cas n'est pas assez forte pour l'emporter sur la nécessité que tous les documents pertinents soient disponibles.

En l'espèce, les employés de la P.W.A. avaient une double allégeance. Ils avaient l'obligation, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, S.R.C. 1970, c. A-3, et du Règlement d'application, de faire enquête sur l'accident et de témoigner relativement aux résultats de leur enquête. Bien que les enquêteurs n'aient peut-être pas été désignés expressément pour remplir ces fonctions prévues par la loi, leur enquête a été faite volontairement. Comme le signale l'affidavit d'Allen, les employés reçurent la directive de collaborer avec les fonctionnaires de la Section des enquêtes en matière d'aviation du ministère des Transports. Il ajoute au paragraphe 3 [TRADUCTION] «En même temps, on demandait aux employés de la demanderesse d'agir en qualité d'agents aux fins de recueillir des renseignements en prévision et en préparation de procédures judiciaires envisagées». Ils exécutaient manifestement leur travail en une double qualité mais l'intérêt public de la sécurité aérienne doit l'emporter sur tout avantage tactique qui pourrait être obtenu en ne divulguant pas les renseignements obtenus au

Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited v. The Queen Court No. T-1414-71, a judgment of Gibson J., the issue was not solicitor and client privilege but rather privilege claimed under section 41 of the *Federal Court Act*, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10. It too involved the investigation of an aircraft accident. The judgment concludes:

Having carefully considered this matter, in respect to the Crown's claim of privilege pursuant to section 41 of the *Federal Court Act*, I am of opinion that in the circumstances of this case the public interest in the proper administration of justice outweighs in importance the public interest specified in the affidavit; and further that it is not a case for imposing any restrictions on production and discovery.

In respect to this claim for privilege on the ground of confidence, submitted to be enjoyed by every litigant, I am of opinion that such a claim is not valid in this case.

I believe that the same principle should be applied here.

Plaintiffs' counsel makes a distinction between claiming privilege on facts surrounding the accident and privilege on investigation made to determine those facts. While conceding that plaintiffs' knowledge of any facts pertinent to the accident must be disclosed he contends that the details of the extensive investigations made by plaintiffs in preparation for litigation are privileged. He stated that on the fourth day of the examination for discovery of Captain Fransbergen all questions as to facts which witnesses or other persons within Fransbergen's knowledge knew relating to the accident were answered and it is not proper to question him as to assertions made in an accident report. He conceded that if there are documents in plaintiffs' possession which defendant seeks they should be listed in its list of documents and privilege claimed with respect thereto, but said there are no such documents. He contended that in the *Churchill Falls* case (*supra*) the question was whether statements taken from members of the public and others were privileged or not. He does not contend that there is any privilege on anything learned by Captain Bentley as he was attending the Commission in his capacity as an official of the

cours de leur enquête qui pourraient constituer un embarras pour la P.W.A., leur employeur, et en ne les communiquant qu'à l'avocat-conseil de la compagnie. Dans l'affaire (non publiée) *Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited c. La Reine*, n° du greffe T-1414-71 (jugement rendu par le juge Gibson), il n'est pas question du privilège relatif aux communications entre un avocat et son client mais plutôt du privilège revendiqué en vertu de l'article 41 de la *Loi sur la Cour fédérale*, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10. Il s'agit également dans cette affaire d'une enquête sur un accident d'aviation. Le jugement conclut en ces termes:

Après avoir attentivement étudié la présente affaire, en ce qui concerne le droit de la Couronne de bénéficier du privilège conformément à l'article 41 de la *Loi sur la Cour fédérale*, je suis d'avis que, compte tenu des circonstances de l'espèce, l'intérêt public concernant la bonne administration de la justice l'emporte sur l'intérêt public spécifié dans l'affidavit et qu'il n'y a pas lieu d'imposer de restrictions à la production et à la communication des documents.

En ce qui concerne le droit de bénéficier du privilège fondé sur le caractère confidentiel des pièces, que tout plaideur est présumé posséder, je suis d'avis qu'il n'existe pas en l'espèce.

Je crois que le même principe devrait s'appliquer en l'espèce.

L'avocat des demandresses établit une distinction entre un privilège relatif aux circonstances de l'accident et un privilège relatif à l'enquête effectuée pour déterminer ces circonstances. Bien qu'il admette que les demandresses doivent divulguer tout fait dont elles ont connaissance et qui est pertinent à l'accident, il fait valoir que les détails des enquêtes poussées faites par les demandresses en prévision d'un litige sont privilégiés. Il déclare qu'au quatrième jour de l'interrogatoire préalable du commandant Fransbergen, on avait déjà répondu à toutes les questions portant sur les faits relatifs à l'accident et dont avaient connaissance les témoins ou autres personnes connues de Fransbergen et qu'il ne convient pas de l'interroger relativement à des affirmations faites dans un rapport d'accident. Il admet que s'il y avait en la possession des demandresses des documents que la défenderesse tente d'obtenir, ils devraient être inscrits dans sa liste de documents et une demande d'exemption devrait être faite à leur égard mais il ajoute qu'il n'existe pas de tels documents. Il prétend que dans l'affaire *Churchill Falls*, précitée, la question était de savoir si les déclarations obtenues de membres du public et autres personnes

Canadian Air Line Pilots Association although he is also a P.W.A. employee, but that the others who attended were attending as employees and not members of the investigating team as defendant contends. He referred to the case of *Champion Packaging Corp. v. Triumph Packaging Corporation*² in the Federal Court of Appeal dealing with a motion to strike in which Heald J. stated at pages 192-193:

... the propriety of any question on discovery must be determined on the basis of its relevance to the facts pleaded in the statement of claim as constituting the cause of action rather than on its relevance to facts which the plaintiff proposes to prove to establish the facts constituting its cause of action.

He also referred to a recent text *Discovery in Canada* by C. E. Choate at page 91, paragraph A328 to the effect that names of witnesses cannot be inquired into nor how it is proposed to establish a fact. Reference was also made to the case of *Ross (Executrix of Ross Estate) v. Scarlett*³, an Alberta case in which the headnote reads:

Notwithstanding the wide range of the questions permissible under an examination for discovery, which is in the nature of a cross-examination and appears to have as its only limitation, subject to certain exceptions, the questions in issue, the evidence of a party, including the names of witnesses, unless the names are necessary as part of the evidence relevant to the issue, cannot be inquired into. The examining party is not entitled to ascertain how the case against him is going to be proved, he is merely entitled to know what the case is.

The unusual problem with which we are confronted here however is that defendant is not seeking information to ascertain how the case against her is going to be proved, but rather information in plaintiffs' possession which she believes will help prove her case against plaintiffs. Having read the transcript of the portions of the evidence of Captain Fransbergen for the purposes of these motions which sets out in considerable detail the basis of plaintiffs' objections to his answering further ques-

² [1977] 1 F.C. 191.

³ [1946] 3 W.W.R. 533.

étaient ou non privilégiées. Il ne prétend pas qu'il s'attache quelque privilège que ce soit à ce que le commandant Bentley a appris alors qu'il assistait à l'enquête de la Commission en sa qualité de dirigeant de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes même s'il est également employé de la P.W.A. mais que d'autres personnes y assistaient en leur qualité d'employés et non à titre de membres de l'équipe d'enquête comme le prétend la défenderesse. Il cite la décision de la Cour d'appel fédérale *Champion Packaging Corp. c. Triumph Packaging Corporation*² concernant une requête en radiation, dans laquelle le juge Heald déclare aux pages 192 et 193:

... il faut statuer sur la régularité de toute question concernant l'interrogatoire en fonction de son rapport avec les faits plaidés dans la déclaration dans la mesure où ils sont à l'origine de la cause d'action plutôt qu'en fonction de son rapport avec les faits que la demanderesse a l'intention de prouver pour démontrer les faits à l'origine de sa cause d'action.

Il cite également la publication récente de C. E. Choate intitulée *Discovery in Canada* où il est dit à la page 91, alinéa A328, qu'il n'est pas permis de demander les noms des témoins ni comment on se propose de faire la preuve d'un fait. On a également mentionné l'affaire *Ross (Executrix of Ross Estate) c. Scarlett*³, une décision de l'Alberta dont le sommaire est ainsi rédigé:

[TRADUCTION] Nonobstant la vaste gamme de questions qui peuvent être posées lors de l'interrogatoire préalable, qui est un genre de contre-interrogatoire et qui semble n'avoir pour limite, sous réserve de certaines exceptions, que les points en litige, les questions ne peuvent porter sur la preuve qu'entend faire une partie, dont les noms des témoins, à moins que ces noms ne soient nécessaires parce que faisant partie de la preuve relative à la question. La partie qui interroge n'a pas le droit de s'enquérir de la façon dont la partie adverse entend faire la preuve de ses allégations, il a seulement le droit de savoir quelles sont ces allégations.

Toutefois, le problème inhabituel auquel nous devons faire face en l'espèce se présente comme suit: la défenderesse ne tente pas d'obtenir des renseignements quant à la façon dont la partie adverse entend faire la preuve de ses prétentions, mais plutôt des renseignements qui sont en la possession des demanderesse et que la défenderesse croit de nature à l'aider à prouver ses propres prétentions. Après avoir lu la transcription d'extraits du témoignage du commandant Fransbergen

² [1977] 1 C.F. 191.

³ [1946] 3 W.W.R. 533.

tions, and taking into consideration the further arguments of the parties and jurisprudence submitted I can now deal specifically with what is sought in the motions. With respect to the motion for further attendance by Captain Fransbergen to answer further questions, I conclude as follows:

With respect to plaintiffs' paragraph (a) he may be questioned as to the facts within the knowledge of the employees, officers and servants of P.W.A. in respect of the paragraphs on pages 25 and 32 of the Department of Transport Aviation Safety Investigation Division Accident Report as set out in the motion since I consider the overriding principle of public interest necessitates such disclosure in line with the finding of the *Waugh* case (*supra*).

Paragraph (b) seeks the names of the people interviewed and when and where these interviews took place during the period P.W.A. officials were investigating the cause of the accident (whether or not they can be considered as members of the accident investigation team as the affidavit of Mr. Haig indicates but plaintiffs' counsel disputes stating they were investigating as employees and not as members of the investigation team). What information was obtained during such interviews is only admissible to the extent that it deals with facts referred to in the pleadings, lists of documents, or, as I have extended it, disclosed during the Commission inquiry. To go beyond this would be a mere "fishing expedition" and not permissible. Subject to this ruling the names of people interviewed and where the interviews took place should be disclosed.

With respect to paragraph (c) the question whether any Pacific Western Airlines Ltd. employee or any other person authorized by it other than counsel has seen or had access to Exhibits C and D of Mr. Haig's affidavit is a

aux fins des présentes requêtes, laquelle précise avec force détails les raisons pour lesquelles les demanderesse s'opposent à ce qu'il réponde à d'autres questions et pris en considération les autres arguments des parties ainsi que la jurisprudence soumise, je peux maintenant me prononcer plus précisément sur ce qui est demandé dans les requêtes. Pour ce qui concerne la requête tendant à ce que le commandant Fransbergen comparaisse de nouveau pour répondre à d'autres questions, je conclus comme suit:

Pour ce qui concerne l'alinéa a) des demanderesse, il peut lui être posé des questions portant sur les faits dont ont connaissance les employés, les dirigeants et les préposés de la P.W.A. relativement au contenu des alinéas se trouvant aux pages 32 et 40, du rapport d'accident de la Division des enquêtes sur la sécurité aérienne du ministère des Transports, tels qu'ils sont reproduits dans la requête, étant donné que j'estime que le principe prépondérant de l'intérêt public exige cette divulgation, conformément aux conclusions de l'arrêt *Waugh* précité.

A l'alinéa b), on tente d'obtenir les noms des personnes interrogées ainsi que le moment et l'endroit où ces entrevues ont eu lieu au cours de la période où les dirigeants de la P.W.A. faisaient enquête sur la cause de l'accident (qu'ils puissent ou non être considérés comme membres de l'équipe d'enquête sur l'accident comme l'indique l'affidavit de Haig, ce que l'avocat des demanderesse conteste, soutenant qu'ils faisaient enquête en leur qualité d'employés et non en tant que membres de l'équipe d'enquête). Les renseignements obtenus au cours de ces entrevues ne sont recevables en preuve que dans la mesure où ils se rapportent aux faits mentionnés dans les plaidoiries, dans les listes de documents ou, comme je l'ai permis, à des faits divulgués au cours de l'enquête de la Commission. Aller plus loin constituerait une simple [TRADUCTION] «recherche à l'aveuglette» et ne saurait être permis. Sous réserve de la présente décision, les noms des personnes interrogées et l'endroit où les entrevues ont eu lieu devraient être divulgués.

Pour ce qui concerne l'alinéa c), la question de savoir si un employé de la Pacific Western Airlines Ltd. ou quelque autre personne autorisée par celle-ci, à l'exclusion de son avocat, a vu ou a eu accès aux pièces C et D à l'appui de l'affidavit de Haig

simple one and should be answered. If the answer is affirmative this may eventually lead to the production of these Exhibits. The probative value of them and especially of Exhibit D, the entirely unofficial document "History of Flight" is of course another matter, but it appears that, one way or another, some of the facts therein will eventually appear in evidence in any event.

With respect to paragraph (d) again we have here the reference, to which plaintiffs' counsel takes objection, to the statement that Pacific Western Airlines Ltd. officials were members of the "accident investigation team". Leaving aside the question of semantics it is apparent that the primary purpose of any investigation made by them should have been to establish the cause of the accident and that in no way can it be concluded that the sole purpose of the investigation or even the primary purpose was to gather information in contemplation of and preparation for litigation. The questions should be precise as to the nature of the facts if any that have actually been obtained relating to the accident, as otherwise this paragraph would merely constitute a "fishing expedition" which is not permissible, as indicated in my ruling on paragraph (b) (*supra*).

While the result of these findings may result in the disclosure to defendant of certain names of witnesses or information relating to facts which plaintiffs may not wish to use, which is normally an improper practice, it is in my view justifiable in order to ensure that the Trial Judge will have before him all pertinent information enabling him to determine legal responsibility for the accident.

Turning now to the motion for reattendance of Captain Bud Husband, substantially the same argument is applicable but here there is an additional argument that he was a second witness being examined for discovery. Reference was made to the case of *Imperial Marine Industries Ltd. v. Fireman's Fund Insurance Company* [[1977] 1 F.C. 747] in which Mahoney J. ruling on an application pursuant to Rule 465(19), after quoting the Rule 465(19) (which reads as follows):

est une question simple et il y a lieu d'y répondre. Si la question est affirmative, cela pourra éventuellement mener à la production de ces pièces. Pour ce qui est de leur valeur probante, et plus particulièrement celle de la pièce D, le document officiel intitulé «Historique du vol», c'est évidemment une toute autre affaire; quoi qu'il en soit, il semble que d'une façon ou d'une autre, certains des faits qui y sont mentionnés seront tôt ou tard apportés en preuve.

Pour ce qui concerne l'alinéa d), il est, encore ici, fait mention, mention à laquelle l'avocat des demanderesse s'oppose, de l'affirmation que les dirigeants de la Pacific Western Airlines Ltd. étaient membres de l'«équipe d'enquête sur l'accident». Si l'on fait abstraction des questions de sémantique, il est évident que l'objet principal d'une enquête faite par eux aurait dû être d'établir la cause de l'accident et qu'on ne peut en aucune façon conclure que le seul objet de l'enquête ou même que l'objet principal était de recueillir des renseignements en prévision et en vue d'un litige. Les questions portant, le cas échéant, sur les faits relatifs à l'accident, à l'égard desquels des renseignements ont effectivement été obtenus, devraient être précises, parce qu'autrement, il ne s'agirait que d'une «recherche à l'aveuglette», ce qui n'est pas permis, comme je l'ai indiqué dans ma décision relative à l'alinéa b) ci-dessus.

Bien que ces décisions puissent entraîner la divulgation à la défenderesse de certains noms de témoins ou de renseignements relatifs à des faits que les demanderesse peuvent ne pas vouloir invoquer, ce qui constitue normalement une pratique irrégulière, c'est néanmoins justifiable d'après moi pour assurer que le juge de première instance dispose de tous les renseignements pertinents lui permettant de déterminer à qui est imputable sur le plan juridique la responsabilité de l'accident.

Pour ce qui concerne la requête demandant qu'il soit enjoint au commandant Bud Husband de comparaître de nouveau, c'est essentiellement le même argument qui est applicable, auquel vient toutefois s'ajouter celui voulant qu'il ait été le second témoin à subir un interrogatoire préalable. On a cité l'affaire *Imperial Marine Industries Ltd. c. Fireman's Fund Insurance Company* [[1977] 1 C.F. 747] dans laquelle le juge Mahoney, saisi d'une demande présentée en vertu de la Règle

Rule 465. . . .

(19) The Court may, for special reason in an exceptional case, in its discretion, order a further examination for discovery after a party or assignor has been examined for discovery under this Rule.

stated at pages 748-749:

That is strong language. The party seeking further examination for discovery must establish that it does so for "special reason in an exceptional case" before the Court is called upon to exercise its discretion. It seems to me that one of the elements of a "special reason" must be that the information sought is clearly material to the issue before the Court. One "exceptional case" is, I take it, the situation where the Court is satisfied that the usual procedure of the individual being questioned informing himself of matters not within his personal knowledge, would not likely satisfy the ends of justice. I am not satisfied that this is such an exceptional case nor, if it were, that the indicated element of a "special reason" is present.

Plaintiffs' counsel suggests that Fransbergen can be properly questioned as to whether he is aware of the alleged conversation between Husband and Miles on the Company radio frequency, and asked to inform himself with respect to it; if he is not aware of it then counsel concedes that Husband could be called for this purpose. While it may be that the necessary admission can be obtained from Captain Fransbergen it appears to me that under the special circumstances of this case Husband is the proper person to be questioned with respect to it as any information which Fransbergen can give, having informed himself, would be hearsay on a very important issue. I believe therefore that this is "an exceptional case" within the meaning of Rule 465(19) and it is desirable that Captain Husband be called for further examination to answer any and all questions with respect to the conversation that he had or overheard with Captain Miles on the Company radio frequency on February 11, 1978, or any further questions arising therefrom relevant to the issues raised in the pleadings.

Turning now to plaintiffs' motion for a further affidavit of documents from defendant it is conceded that (as a result of the searches conducted by the R.C.M.P.) a number of documents have

465(19), après avoir cité ladite Règle (qui est ainsi rédigée):

Règle 465. . . .

(19) La Cour pourra, pour des raisons spéciales, mais exceptionnellement, et dans sa discrétion, ordonner un autre examen préalable après qu'une partie ou cessionnaire aura été examiné au préalable en vertu de la présente Règle.

dit aux pages 748 et 749:

C'est là un langage énergique. La personne qui désire procéder à un nouvel interrogatoire au préalable, doit établir qu'elle le fait pour «des raisons spéciales, mais exceptionnellement» avant que la Cour puisse exercer son pouvoir discrétionnaire. Il me semble que l'un des éléments d'une «raison spéciale» doit être que l'information demandée ait un rapport direct avec le litige dont la Cour est saisie. Si je comprend bien, le critère «exceptionnellement» s'appliquerait au cas où la Cour est convaincue que la procédure habituelle, selon laquelle la personne interrogée s'informe de points dont elle n'a pas une connaissance personnelle, ne satisferait pas vraiment les fins de la justice. Je ne suis pas convaincu qu'il s'agisse en l'espèce d'un cas vraiment exceptionnel ni, si c'était le cas, que l'on ait établi l'existence de «raisons spéciales».

L'avocat des demanderesse prétend que Fransbergen pourrait très bien être interrogé pour déterminer s'il a connaissance de la prétendue conversation entre Husband et Miles sur la fréquence radio de la compagnie et être requis de se renseigner à cet égard; s'il n'en a pas connaissance, l'avocat admet que Husband pourrait être cité à comparaître à cette fin. Il est possible que l'on puisse obtenir du commandant Fransbergen la reconnaissance nécessaire, mais il me semble que dans les circonstances spéciales de l'espèce il conviendrait d'interroger Husband à cet égard étant donné que toute information que pourrait donner Fransbergen, après s'être renseigné, serait du ouï-dire sur une question très importante. Je suis donc d'avis qu'il s'agit d'un cas «exceptionnellement» prévu à la Règle 465(19) et qu'il est souhaitable que le commandant Husband soit sommé de comparaître pour un nouvel interrogatoire afin qu'il réponde à toute question relative à la conversation entre lui-même et le commandant Miles ou qu'il aurait entendu ce dernier tenir avec un tiers sur la fréquence radio de la compagnie le 11 février 1978, ou à toute autre question, qui pourrait se poser par suite des réponses données et qui se rapporterait aux questions soulevées dans les plaidoiries.

Pour ce qui concerne la requête des demanderesse demandant que la défenderesse soit tenue de produire une autre liste de documents attestée par affidavit, il est admis que (par suite des perquisi-

come to light since the original affidavit of documents was filed. As previously stated plaintiffs' counsel has had access to these and it is my understanding that a large number of them would not be pertinent and it is certainly not desirable that the Court record should be encumbered by listing documents which will never be used by either party. Defendant's counsel has agreed to deliver a further and better affidavit of documents pursuant to Rule 461 and an affidavit stating whether or not the documents referred to in Exhibit B of the affidavit of Donald Bruce Garrow are or have been in the possession of the defendant, and if not when defendant parted with them, and what has become of them, in so far as it is possible to do this. It was agreed that this list would be put in by July 11, 1980, under reserve of defendant's right to add to it later if required. Defendant's counsel contends that the preparation of this list will be assisted by the answers to some of the questions. An order will therefore go to this effect.

tions effectuées par la G.R.C.) un certain nombre de documents ont été trouvés après le dépôt de la liste de documents originale attestée par affidavit. Comme il a déjà été dit, l'avocat des demandereses a eu accès à ces documents et, si je comprends bien, un bon nombre de ceux-ci ne seraient pas pertinents et il n'est certainement pas souhaitable d'encombrer le dossier de la Cour en énumérant des documents qui ne seront jamais utilisés par les parties. L'avocat de la défenderesse a consenti à déposer une liste supplémentaire de documents plus complète, attestée par affidavit, en conformité avec la Règle 461, de même qu'un affidavit précisant si les documents mentionnés dans la pièce B de l'affidavit de Donald Bruce Garrow sont ou ont été en la possession de la défenderesse, sinon, quand la défenderesse a cessé de les avoir en sa possession, et ce qu'ils sont devenus, dans la mesure où cela est possible. Il fut convenu que cette liste serait déposée avant le 11 juillet 1980, sous réserve du droit pour la défenderesse d'y ajouter d'autres documents plus tard si nécessaire. L'avocat de la défenderesse prétend que les réponses à certaines des questions aideront à préparer cette liste. Une ordonnance sera donc rendue à cet effet.