

A-467-94

A-467-94

Timothy Joys (Appellant) (Plaintiff)**Timothy Joys (appelant) (demandeur)**

v.

c.

Minister of National Revenue (Respondent) (Defendant)**a** **Ministre du Revenu national (intimé) (défendeur)***INDEXED AS: JOYS v. M.N.R. (C.A.)**RÉPERTORIÉ: JOYS c. M.R.N. (C.A.)*

Court of Appeal, Marceau, Décary and Robertson JJ.A.—Vancouver, September 20; Ottawa, October 4, 1995.

b Cour d'appel, juges Marceau, Décary et Robertson, J.C.A.—Vancouver, 20 septembre; Ottawa, 4 octobre 1995.

Customs and excise — Customs Act — Appeal from trial judgment commercial fishing licence integral part of fishing boat seized as forfeit under Customs Act, s. 110(1)(b) — S. 2 defining “conveyance” as “waterborne craft . . . used to move persons or goods” — Ss. 2, 110(1)(b) encompassing waterborne craft qua conveyance — Vessel means of transportation with or without licence — Licence not integral part of “conveyance” — Value of conveyance established independently.

c *Douanes et accise — Loi sur les douanes — Appel du jugement de la section de première instance qui statuait que le permis de pêche commerciale faisait partie intégrante du navire de pêche saisi à titre de confiscation en vertu de l'art. 110(1)b de la Loi sur les douanes — L'art. 2 définit l'expression «moyen de transport» comme désignant «[t]out . . . navire . . . servant au transport des personnes ou des marchandises» — Les art. 2 et 110(1)b comprennent les navires en tant que moyens de transport — Le bateau est un moyen de transport, indépendamment du permis — Le permis n'est pas partie intégrante du «moyen de transport» — La valeur du moyen de transport est établie de façon distincte.*

Fisheries — Appeal from trial judgment commercial fishing licence integral part of vessel for valuation purposes upon forfeiture under Customs Act, s. 110(1)(b) — Pacific Fishery Regulations, 1984, s. 2 stating licence issues to person or in respect of vessel, not to vessel — Person granted licence responsible for compliance with Act, Regulations, precluded from fishing if licence suspended, cancelled — Fisheries Act, Regulations differentiating between vessel, licence in event of violation of Act, Regulations — No property right in licence — Licence Crown property, issued in Minister's absolute discretion, seized, forfeited, disposed of by Crown — Not integral part of vessel.

e *Pêches — Appel du jugement rendu en première instance selon lequel le permis de pêche commerciale faisait partie intégrante du bateau aux fins de son évaluation après sa confiscation en vertu de l'art. 110(1)b de la Loi sur les douanes — L'art. 2 du Règlement de 1984 sur la pêche dans le Pacifique prévoit que les permis sont délivrés à une personne ou à l'égard d'un bateau, et non à ce dernier — Le titulaire du permis est responsable du respect de la Loi et du Règlement, et il lui est interdit de se livrer à la pêche en cas de suspension ou d'annulation du permis — La Loi sur les pêches et le Règlement établissent une distinction entre le bateau et le permis en cas de violation de la Loi ou du Règlement — Absence de droit de propriété sur le permis — Le permis appartient à la Couronne, il est délivré à discrétion par le ministre, saisi par la Couronne, confisqué par elle, et cette dernière en dispose — Il ne fait pas partie intégrante du bateau.*

Construction of statutes — Customs Act, s. 2 defining “conveyance” as “water-borne craft . . . used to move persons or goods” — Principle of strict interpretation of penal statutes applicable only if ambiguity — Ambiguity (whether “conveyance” embracing licensed conveyance) not arising from statute — No property right, interest in licence — Commercial fishing licence not integral part of fishing boat.

f *Interprétation des lois — L'art. 2 de la Loi sur les douanes définit l'expression «moyen de transport» comme désignant «[t]out . . . navire . . . servant au transport des personnes ou des marchandises» — Le principe de l'interprétation restrictive des lois pénales ne s'applique qu'en cas d'ambiguïté — Celle-ci (la question de savoir si «moyen de transport» comprend le moyen de transport muni d'un permis) ne découle pas de la loi — Aucun droit de propriété sur le permis — Le permis de pêche commerciale ne fait pas partie intégrante du bateau de pêche.*

This was an appeal from the Trial Judge's decision that a commercial fishing licence was an integral part of the plaintiff's boat. The licence was issued upon application by the appellant in respect of the vessel. Customs authorities seized

g *Il s'agit d'un appel interjeté contre la décision par laquelle le juge de première instance a statué qu'un permis de pêche commerciale formait partie intégrante du bateau du demandeur. Le permis a été délivré sur demande à l'appelant pour le navire.*

the boat as forfeit pursuant to *Customs Act*, paragraph 110(1)(b) after it was used to import marijuana into Canada. The vessel was valued at \$85,000, and the licence at \$400,000. The Minister held that the licence was an integral part of the conveyance which had been seized. The Trial Judge held that the licence had been issued to the vessel rather than to the appellant and, as it was attached thereto, it became an "integral part" of the vessel without which the vessel could not legally fish commercially and was properly included in the seizure and forfeiture.

Where the *Customs Act* has been contravened, subsection 110(1) permits seizure as forfeit of goods or the conveyance that the officer believes on reasonable grounds was made use of in respect of the goods. Subsection 2(1) provides that "conveyance" means any . . . water-borne craft . . . that is used to move persons or goods".

The issue was whether a commercial fishing licence is an "integral part" of a fishing boat for the purpose of valuing that boat as a "conveyance" seized and forfeited under the *Customs Act*.

Held (Marceau J.A. dissenting), the appeal should be allowed.

Per Marceau J.A. (*dissenting*): There is no ambiguity in the definition of "conveyance". The boat alone was subject to seizure under section 110. The fishing licence could be seized neither by itself nor with the boat, since the licence was not within the definition provided by section 2.

The question was whether the commercial fishing licence that was in force in respect of the boat, was an inherent feature of the boat that must necessarily go with the boat when seized. If answered in the affirmative, then the boat, which was properly seized, was a "licensed boat" and its value had to be assessed accordingly. The Trial Judge correctly concluded that that question had to be answered affirmatively.

Per Décary J.A.: The licence did not form an integral part of a "conveyance" under the *Customs Act*, and the value of the conveyance had to be established independently of the licence.

To be valued for the purposes of forfeiture under the *Customs Act*, a thing must be either one of the things that can be legally seized as forfeit, i.e. the conveyance or the goods, or an integral part of such things. Otherwise, the Crown could obtain through forfeiture a thing, or its value, which it could not have obtained through seizure. The licence was neither goods nor a conveyance. Therefore it could only be assimilated with part of a conveyance. The licence increased the market value of the vessel, but the fact that it had a value of its own, which increased the value of the vessel in respect of which it was issued, did not transform the licence into an integral part of the vessel. It is the nature of the licence, not the value it adds to the

Les douaniers ont saisi le bateau à titre de confiscation conformément à l'alinéa 110(1)b) de la *Loi sur les douanes* après qu'il ait servi à l'importation de marijuana au Canada. Le bateau était évalué à 85 000 \$ et le permis, à 400 000 \$. Le ministre a soutenu que le permis formait partie intégrante du moyen de transport saisi. Le juge de première instance a conclu que le permis avait été délivré au bateau plutôt qu'à l'appellant et que, étant attaché au bateau, il en était un «élément nécessaire» sans lequel le bateau ne pouvait faire légalement la pêche commerciale, et qu'il avait été inclus à juste titre dans la saisie et la confiscation».

Lorsqu'il y a violation de la *Loi sur les douanes*, le paragraphe 110(1) permet à un agent de saisir à titre de confiscation des marchandises ou le moyen de transport dont il croit, pour des motifs raisonnables, qu'il a servi au transport des marchandises en cause. Le paragraphe 2(1) prévoit que «"moyen de transport" [t]out . . . navire . . . servant au transport des personnes ou des marchandises».

La question litigieuse en appel consistait à savoir si un permis de pêche commerciale faisait «partie intégrante» d'un bateau de pêche aux fins de l'évaluation du bateau en tant que «moyen de transport» saisi et confisqué en vertu de la *Loi sur les douanes*.

Arrêt (dissidence du juge Marceau, J.C.A.): l'appel doit être accueilli.

Le juge Marceau, J.C.A. (*dissident*): Il n'y a aucune ambiguïté dans la définition de l'expression «moyen de transport». Seul le navire était susceptible d'être saisi en vertu de l'article 110. Le permis de pêche ne pouvait être saisi ni par lui-même ni avec le bateau, puisque le permis n'est pas visé par la définition donnée à l'article 2.

La question consistait à savoir si le permis de pêche commerciale, qui avait été délivré pour le bateau, devait être considéré comme une caractéristique inhérente à ce dernier de sorte qu'il doive nécessairement le suivre en cas de saisie du bateau. Si la réponse doit être affirmative, alors le bateau, qui a été régulièrement saisi, est un «bateau muni d'un permis» et sa valeur doit être évaluée en conséquence. Le juge a correctement conclu qu'il fallait répondre à cette question par l'affirmative.

Le juge Décary, J.C.A.: Le permis ne formait pas partie intégrante d'un «moyen de transport» en vertu de la *Loi sur les douanes*, et la valeur du moyen de transport devait être établie indépendamment du permis.

Pour être évaluée à des fins de confiscation en vertu de la *Loi sur les douanes*, une chose doit être soit susceptible d'être légalement saisie à titre de confiscation, c'est-à-dire un moyen de transport ou des marchandises, soit partie intégrante de ceux-ci. Autrement, la Couronne pourrait obtenir, en la confiscant, une chose ou sa valeur qu'elle n'aurait pu obtenir au moyen de la saisie. Le permis n'était ni des marchandises, ni un moyen de transport. Par conséquent, il ne pouvait être assimilé qu'à une partie d'un moyen de transport. Le permis augmentait la valeur marchande du navire, mais le fait qu'il ait eu en soi une valeur, qui à son tour augmentait celle du navire pour lequel il avait été délivré, ne faisait pas de lui une partie

vessel, which determines whether it is an integral part of a conveyance.

Paragraph 110(1)(b) and section 2 encompass "water-borne craft" *qua* "conveyance". A licence under which a vessel is permitted to undertake certain activities bears no relationship to the vessel as a "conveyance". The vessel was a means of transportation whether or not it carried the licence.

The *Pacific Fishing Regulations, 1984*, state that a licence is issued "to a person" or "in respect of a vessel". No licences are issued to a vessel. A licence is issued to the person who applies for it. That person becomes the "licence holder" and assumes responsibility for compliance with the *Fisheries Act* and Regulations. When a licence is suspended or cancelled the licence holder is precluded from engaging in the fishing activity. Under the *Fisheries Act* and Regulations, the vessel may be seized, forfeited and sold; the licence may be suspended, cancelled, not renewed, "surrendered to the Minister" or "rescinded". Parliament did not intend to have licences, which are the property of the Crown and which are issued in the absolute discretion of the Minister, seized by the Crown and disposed of by the Crown as being an integral part of a vessel.

Per Robertson J.A. (*concurring*): The rule of strict construction of statutes applies only if attempts at a neutral interpretation suggested by *Interpretation Act*, section 12 leave reasonable doubt as to the meaning or scope of the text of the statute in question. Section 12 deems all legislation to be remedial and requires all provisions to be interpreted with a view to furthering the purpose of the legislation. There was no ambiguity if (1) "but for" the existence of the licence, the boat could not have been used as a means of conveying drugs, or (2) the licence was not an integral part of the boat. (1) The importation of drugs was not dependent on the existence of a licence. (2) The boat was clearly a conveyance; the licence clearly was not. The ambiguity herein, i.e. whether a conveyance embraces a licensed fishing boat, did not arise from the statute *per se*, but from our understanding of what is an integral part of a fishing boat. The answer hinged on the legal nature of a commercial fishing licence. There is no property right or interest in a licence. Generally, it remains at the Crown's discretion to issue, renew, alter, or amend a licence. A boat owner cannot transfer a licence simply by transferring ownership of the boat in respect of which it was issued. Furthermore, a licence can have an existence distinct from that of the boat in respect of which it was issued. A commercial fishing licence is not an integral part of a fishing boat in respect of which that licence has been issued.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

Canada Shipping Act, R.S.C., 1985, c. S-9, s. 93(1).

intégrante du navire. C'est la nature du permis, et non la valeur qu'il ajoute au navire, qui détermine s'il doit être considéré partie intégrante du moyen de transport.

L'alinéa 110(1)(b) et l'article 2 comprennent un «navire» en tant que «moyen de transport». Le permis en vertu duquel un navire est autorisé à exercer certaines activités n'a aucun rapport avec le bateau en tant que «moyen de transport». Le bateau était un moyen de transport indépendamment du permis.

Le Règlement de 1984 sur la pêche dans le Pacifique dit qu'un permis est délivré «à une personne» ou «pour un bateau». Aucun permis n'est délivré à un navire. Le permis est délivré à la personne qui en fait la demande. Cette personne devient le «titulaire du permis» et assume la responsabilité du respect de la *Loi sur les pêches* et du Règlement. Lorsque le permis est suspendu ou annulé, le titulaire ne peut plus se livrer à la pêche. En vertu de la *Loi sur les pêches* et du Règlement, le bateau peut être saisi, confisqué et vendu; le permis peut être suspendu, annulé, «remis au ministre» ou «annulé». Le législateur n'avait pas l'intention que des permis, qui sont la propriété de la Couronne et que le ministre délivre à discrétion, soient saisis par la Couronne, confisqués par elle et qu'elle en dispose comme faisant partie intégrante du navire.

Le juge Robertson, J.C.A. (*souscrivant aux motifs du juge Décary, J.C.A.*): La règle de l'interprétation restrictive des lois n'entre en jeu que si l'interprétation neutre proposée par l'article 12 de la *Loi d'interprétation* laisse planer un doute raisonnable sur le sens ou la portée du texte de loi en cause. L'article 12 présume que tout texte législatif est censé apporter une solution de droit et s'interprète de la manière compatible avec la réalisation de son objet. Il n'y a pas ambiguïté si l'on peut dire (1) que «n'était-ce» de l'existence du permis, le bateau n'aurait pu servir au transport des stupéfiants, ou (2) que le permis ne fait pas partie intégrante du bateau. (1) L'importation des stupéfiants ne dépendait pas de l'existence d'un permis. (2) Le bateau était clairement un moyen de transport; le permis ne l'était clairement pas. L'ambiguïté en l'espèce, c'est-à-dire la question de savoir si un moyen de transport comprend un bateau de pêche muni d'un permis, ne découle pas de la loi elle-même, mais de notre compréhension de ce qui fait partie intégrante d'un bateau de pêche. La réponse dépendait de la nature juridique d'un permis de pêche commerciale. Il n'existe aucun droit de propriété sur un permis. Généralement, il relève du pouvoir discrétionnaire de la Couronne de délivrer, renouveler ou modifier un permis; le propriétaire d'un bateau ne peut effectuer le transfert d'un permis simplement en transférant la propriété du bateau pour lequel il a été délivré. De plus, un permis peut avoir une existence distincte de celle du bateau pour lequel il a été délivré. Un permis de pêche commerciale ne fait pas partie intégrante du bateau de pêche pour lequel il a été délivré.

LOIS ET RÈGLEMENTS

Code criminel, L.R.C. (1985), ch. C-46.

Coastal Fisheries Protection Act, R.S.C., 1985, c. C-33, ss. 9, 14, 15.
Criminal Code, R.S.C., 1985, c. C-46.
Customs Act, R.S.C., 1985 (2nd Supp.), c. 1, ss. 2 "Canada", "conveyance", 110, 118, 131, 135 (as am. by S.C. 1990, c. 8, s. 49).
Federal Court Rules, C.R.C., c. 663, R. 475, Tarif B (as am. by SOR/95-282, s. 5).
Fisheries Act, R.S.C., 1985, c. F-14, ss. 7, 9 (as am. by R.S.C., 1985 (1st Supp.), c. 1, s. 95), 71, 72, 73, 78.4 (as enacted by S.C. 1991, c. 1, s. 24), 79.1 (as enacted by R.S.C., 1985 (3rd Supp.), c. 31, s. 97; S.C. 1991, c. 1, s. 24).
Interest Rate for Customs Purposes Regulations, SOR/86-1121, s. 3 (as am. by SOR/92-517, s. 1).
Interpretation Act, R.S.C., 1985, c. I-21, s. 12.
Narcotic Control Act, R.S.C., 1985, c. N-1.
Pacific Fishery Regulations, 1984, SOR/84-337, ss. 2 "commercial fishing licence" (as am. by SOR/84-351, s. 1; 85-525, s. 1), 5 (as am. by SOR/84-351, s. 2), 9 (as am. *idem*), 10 (as am. *idem*), 24 (as enacted *idem*, s. 5), 25 (as enacted *idem*), 26 (as enacted *idem*), 27 (as enacted *idem*), 28 (as enacted *idem*).
Pacific Fishery Regulations, 1993, SOR/93-54.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

Yellow Cab Ltd. v. Board of Industrial Relations et al., [1980] 2 S.C.R. 761; (1980), 24 A.R. 275; 114 D.L.R. (3d) 427; 14 Alta. L.R. (2d) 39; 80 CLLC 14,066; 33 N.R. 585; *Nova, An Alberta Corporation v. Amoco Canada Petroleum Co. Ltd. et al.*, [1981] 2 S.C.R. 437; (1981), 32 A.R. 613; 128 D.L.R. (3d) 1; [1981] 6 W.W.R. 391; 38 N.R. 381; *Nowegijick v. The Queen*, [1983] 1 S.C.R. 29; (1983), 144 D.L.R. (3d) 193; [1983] 2 C.N.L.R. 89; [1983] CTC 20; 83 DTC 5041; 46 N.R. 41.

CONSIDERED:

Joys and R. et al (1988), 18 C.E.R. 40; 2 T.C.T. 4082 (F.C.T.D.); *CCR Fishing Ltd. v. Canada*, [1988] F.C.J. No. 922 (T.D.) (QL); *Waryk v. Bank of Montreal* (1990), 80 C.B.R. (N.S.) 44 (B.C.S.C.); affd (1991), 85 D.L.R. (4th) 514; 12 C.B.R. (3d) 233; 6 B.C.A.C. 81; 13 W.A.C. 81 (B.C.C.A.).

REFERRED TO:

General Supply Co. of Canada Ltd. v. Deputy Minister of National Revenue et al., [1954] Ex. C.R. 340; *Joliffe v. The Queen*, [1986] 1 F.C. 511 (T.D.); *Everett v. Canada (Minister of Fisheries and Oceans)* (1994), 169 N.R. 100 (F.C.A.); *Reference re ss. 193 and 195.1(1)(c) of the Criminal Code (Man.)*, [1990] 1 S.C.R. 1123; [1990] 4 W.W.R. 481; (1990), 68 Man. R. (2d) 1; 56 C.C.C. (3d) 65; 77 C.R. (3d) 1; 109 N.R. 81; *R. v. Hasselwanger*, [1993] 2 S.C.R. 398; (1993), 20 C.R. (4th) 277; *R. v. Goulis* (1981), 33 O.R. (2d) 55; 125 D.L.R. (3d) 137; 37

Loi d'interprétation, L.R.C. (1985), ch. I-21, art. 12.
Loi sur la marine marchande du Canada, L.R.C. (1985), ch. S-9, art. 93(1).
Loi sur la protection des pêches côtières, L.R.C. (1985), ch. C-33, art. 9, 14, 15.
Loi sur les douanes, L.R.C. (1985) (2^e suppl.), ch. 1, art. 2 «Canada», «moyen de transport», 110, 118, 131, 135 (mod. par L.C. 1990, ch. 8, art. 49).
Loi sur les pêches, L.R.C. (1985), ch. F-14, art. 7, 9 (mod. par L.R.C. (1985) (1^{er} suppl.), ch. 1, art. 95), 71, 72, 73, 78.4 (édicte par L.C. 1991, ch. 1, art. 24), 79.1 (édicte par L.R.C. (1985) (3^e suppl.), ch. 31, art. 97; L.C. 1991, ch. 1, art. 24).
Loi sur les stupéfiants, L.R.C. (1985), ch. N-1.
Règlement de 1984 sur la pêche dans le Pacifique, DORS/84-337, art. 2 «permis de pêche commerciale» (mod. par DORS/84-351, s. 1; 85-525, art. 1), 5 (mod. par DORS/84-351, art. 2), 9 (mod., *idem*), 10 (mod., *idem*), 24 (édicte, *idem*, art. 5), 25 (édicte, *idem*), 26 (édicte, *idem*), 27 (édicte, *idem*), 28 (édicte, *idem*).
Règlement de 1993 sur la pêche dans le Pacifique, DORS/93-54.
Règlement sur le taux d'intérêt aux fins des douanes, DORS/86-1121, art. 3 (mod. par DORS/92-517, art. 1).
Règles de la Cour fédérale, C.R.C., ch. 663, Règle 475, tarif B (mod. par DORS/95-282, art. 5).

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

Yellow Cab Ltd. c. Board of Industrial Relations et autres, [1980] 2 R.C.S. 761; (1980), 24 A.R. 275; 114 D.L.R. (3d) 427; 14 Alta. L.R. (2d) 39; 80 CLLC 14,066; 33 N.R. 585; *Nova, An Alberta Corporation c. Amoco Canada Petroleum Co. Ltd. et autres*, [1981] 2 R.C.S. 437; (1981), 32 A.R. 613; 128 D.L.R. (3d) 1; [1981] 6 W.W.R. 391; 38 N.R. 381; *Nowegijick c. La Reine*, [1983] 1 R.C.S. 29; (1983), 144 D.L.R. (3d) 193; [1983] 2 C.N.L.R. 89; [1983] CTC 20; 83 DTC 5041; 46 N.R. 41.

DÉCISIONS EXAMINÉES:

Joys et R. et autres (1988), 18 C.E.R. 40; 2 T.C.T. 4082 (C.F. 1^{re} inst.); *CCR Fishing Ltd. c. Canada*, [1988] F.C.J. n^o 922 (1^{re} inst.) (QL); *Waryk v. Bank of Montreal* (1990), 80 C.B.R. (N.S.) 44 (C.S.C.-B.); conf. par (1991), 85 D.L.R. (4th) 514; 12 C.B.R. (3d) 233; 6 B.C.A.C. 81; 13 W.A.C. 81 (C.A.C.-B.).

DÉCISIONS CITÉES:

General Supply Co. of Canada Ltd. v. Deputy Minister of National Revenue et al., [1954] R.C.É. 340; *Joliffe c. La Reine*, [1986] 1 C.F. 511 (1^{re} inst.); *Everett c. Canada (Ministre des Pêches et des Océans)* (1994), 169 N.R. 100 (C.A.F.); *Renvoi relatif à l'art. 193 et à l'al. 195.1(1)(c) du Code criminel (Man.)*, [1990] 1 R.C.S. 1123; [1990] 4 W.W.R. 481; (1990), 68 Man. R. (2d) 1; 56 C.C.C. (3d) 65; 77 C.R. (3d) 1; 109 N.R. 81; *R. c. Hasselwanger*, [1993] 2 R.C.S. 398; (1993), 20 C.R. (4th) 277; *R. v. Goulis* (1981), 33 O.R. (2d) 55; 125 D.L.R. (3d) 137; 37

C.B.R. (N.S.) 290; 60 C.C.C. (2d) 347; 20 C.R. (3d) 360 (C.A.); *Comeau's Sea Foods Ltd. v. Canada (Minister of Fisheries and Oceans)*, [1995] 2 F.C. 467 (C.A.).

C.B.R. (N.-É.) 290; 60 C.C.C. (2d) 347; 20 C.R. (3d) 360 (C.A.); *Comeau's Sea Foods Ltd. c. Canada (Ministre des Pêches et des Océans)*, [1995] 2 C.F. 467 (C.A.).

AUTHORS CITED

Côté, Pierre-André. *The Interpretation of Legislation in Canada*, 2nd ed., Cowansville (Qué.): Éditions Yvon Blais Inc., 1991.

Maxwell, Sir Peter Benson. *Maxwell on the Interpretation of Statutes*, 12th ed., London: Sweet & Maxwell, 1969.

DOCTRINE:

Côté, Pierre-André. *Interprétation des lois*, 2^e éd., Cowansville (Qué.): Éditions Yvon Blais Inc., 1991.

Maxwell, Sir Peter Benson. *Maxwell on the Interpretation of Statutes*, 12th ed., London: Sweet & Maxwell, 1969.

APPEAL from the trial judgment ((1994), 82 F.T.R. 246) holding that a commercial fishing licence, which was issued in respect of the plaintiff's boat, and which was seized as forfeit under *Customs Act*, s. 110(1)(b) was, for valuation purposes, an integral part of the conveyance. Appeal allowed.

APPEL du jugement de première instance ((1994), 82 F.T.R. 246) dans lequel il était statué qu'un permis de pêche commerciale, délivré pour le bateau du demandeur, et saisi et confisqué en vertu de l'art. 110(1)b de la *Loi sur les douanes*, constituait, aux fins de l'évaluation du bateau, une partie intégrante du moyen de transport. Appel accueilli.

COUNSEL:

David F. McEwen and *Gordon L. Bisaro* for appellant (plaintiff).

Alan D. Louie for respondent (defendant).

AVOCATS:

David F. McEwen et *Gordon L. Bisaro* pour l'appellant (demandeur).

Alan D. Louie pour l'intimé (défendeur).

SOLICITORS:

Bisaro & Company, Vancouver, for appellant (plaintiff).

Deputy Attorney General of Canada for respondent (defendant).

PROCUREURS:

Bisaro & Company, (Vancouver), pour l'appellant (demandeur).

Le sous-procureur général du Canada pour l'intimé (défendeur).

The following are the reasons for judgment rendered in English by

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

MARCEAU J.A. (*dissenting*): With due respect for the contrary opinion, I am of the view that the learned Trial Judge [(1994), 82 F.T.R. 246 (F.C.T.D.)] properly identified the issue that had to be resolved in the final analysis and made no error in the reasoning he followed to dispose of it. In fact, I do not hesitate to adopt the substance of his reasons for judgment as my own. If I add a few comments, it is to try to highlight the basic propositions that have led me to my conclusion.

LE JUGE MARCEAU, J.C.A. (*dissident*): Avec toute la déférence que je dois à l'opinion contraire, je suis d'avis que le juge de première instance [(1994), 82 F.T.R. 246 (C.F. 1^{re} inst.)] a correctement reconnu la question à résoudre en dernière analyse et qu'il n'a fait aucune erreur dans le raisonnement qu'il a suivi pour la régler. De fait, je n'hésite pas à faire mien l'essentiel de ses motifs de jugement. Si j'ajoute quelques commentaires, c'est pour tenter de souligner les propositions fondamentales qui soutendent ma conclusion.

It simply does not appear to me, as it did not appear to the Trial Judge, if I understand his reasons correctly, that the real question that arises in this litigation is one of statutory interpretation of the word "conveyance" as used in the *Customs Act*, R.S.C., 1985 (2nd Supp.), c. 1. Parliament has set out the

Il ne me semble tout simplement pas d'avantage qu'au juge de première instance, si je comprends bien ses motifs, que la véritable question soulevée dans cette instance est une question d'interprétation législative du mot «moyen de transport» tel qu'il est employé dans la *Loi sur les douanes*, L.R.C. (1985)

meaning to be given to the word “conveyance” in section 2 of the Act, in a clear and exhaustive manner and I see no ambiguity in the definition contained therein. There is no doubt in my mind that the boat alone, as a “water-borne craft . . . used to move persons or goods”, was subject to seizure under section 110 of the Act. Neither is there any doubt in my mind that the category “K” fishing licence that was in force in respect of that boat could not, by itself, be the subject of a seizure. I would as readily reject any suggestion that the seizure of the licence could somehow be linked or added to the seizure of the boat, since the licence obviously does not fall within the definition provided by section 2.

The question, as I see it and as the Trial Judge saw it, is whether, in view of its essential features in law and its very special legal characteristics which distinguish it from a personal attribute, the commercial category “K” fishing licence that was in force in respect of the boat, and which had no separate existence from that of the boat, must be viewed as being an inherent feature of the boat with the result that the licence must necessarily go with the boat when seized. If the question is to be answered in the affirmative, then the boat, which was properly seized, is a “licensed boat” and its value has to be assessed accordingly. In other words, the conveyance that was seized was not merely a floating house, it was a properly licensed commercial fishing vessel and, in giving effect to section 118 of the Act, there would be no reason to value it other than at fair market value based on what it was at the time of seizure, that is to say again, a properly licensed fishing vessel.

In coming to his conclusion that the question had to be answered affirmatively, referring to the opinions expressed by Collier J. in *Joys and R. et al* (1988), 18 C.E.R. 40 (F.C.T.D.) and Cullen J. in *CCR Fishing Ltd. v. Canada*, [1988] F.C.J. No. 922 (T.D.) (QL), as well as the analysis of Gow J. of the British Columbia Supreme Court in *Waryk v. Bank of Montreal* (1990), 80 C.B.R. (N.S.) 44 (upheld on

(2^e suppl.), ch. 1. Le législateur a exposé de façon claire et exhaustive, à l'article 2 de la Loi, le sens à donner à l'expression «moyen de transport», et je ne vois aucune ambiguïté dans la définition contenue à cet article. Il n'y a aucun doute dans mon esprit que le bateau seul, en tant que «navire . . . servant au transport des personnes ou des marchandises», était susceptible d'être saisi en vertu de l'article 110 de la Loi. Je ne doute pas non plus que le permis de pêche de catégorie «K» délivré pour ce bateau ne pouvait pas, de lui-même, faire l'objet d'une saisie. Je rejette tout aussi aisément la suggestion que la saisie du permis pourrait de quelque façon être liée ou s'ajouter à la saisie du bateau, puisque le permis n'est évidemment pas visé par la définition donnée à l'article 2.

La question litigieuse, telle que le juge de première instance et moi-même l'avons perçue, consiste à savoir si, étant donné ses caractéristiques essentielles en droit et ses caractéristiques juridiques particulières qui le distinguent d'un attribut personnel, le permis de pêche commerciale de catégorie «K» qui avait été délivré pour le bateau, et qui n'avait aucune existence distincte de celle du bateau, doit être considéré comme une caractéristique inhérente à ce dernier de sorte qu'il doive nécessairement le suivre lorsqu'il est saisi. Si la réponse doit être affirmative, alors le bateau, qui a été régulièrement saisi, est un [TRADUCTION] «bateau muni d'un permis» et sa valeur doit être évaluée en conséquence. En d'autres termes, le moyen de transport saisi n'était pas simplement une maison flottante, mais plutôt un bateau de pêche commerciale pour lequel un permis avait été régulièrement délivré et, en donnant effet à l'article 118 de la Loi, il n'y aurait aucune raison de l'évaluer autrement qu'à sa juste valeur marchande selon ce qu'il était au moment de la saisie, soit, disons-le encore, un bateau de pêche régulièrement muni d'un permis.

Lorsqu'il a tiré la conclusion qu'il fallait répondre à la question par l'affirmative, en se reportant aux opinions exprimées par le juge Collier dans l'arrêt *Joys et R. et autres* (1988), 18 C.E.R. 40 (C.F. 1^{re} inst.) et par le juge Cullen dans l'arrêt *CCR Fishing Ltd. c. Canada*, [1988] F.C.J. n^o 922 (1^{re} inst.) (QL) aussi bien qu'à l'analyse du juge Gow de la Cour suprême de la Colombie-Britannique dans l'arrêt

appeal [(1991), 85 D.L.R. (4th) 514 (B.C.C.A.)]), the learned Trial Judge, in my view, did not err.

I would dismiss the appeal with costs.

* * *

The following are the reasons for judgment rendered in English by

DÉCARY J.A.: The issue in this appeal is whether the Crown is authorized to include in the evaluation of a "conveyance" duly seized and forfeited under the relevant provisions of the *Customs Act*,¹ the value of a commercial fishing licence issued in respect of that vessel pursuant to the *Fisheries Act*² and the *Pacific Fishery Regulations, 1984*³ (the Regulations).

The facts

The relevant facts are not contested, the case having proceeded by way of an agreed statement of facts and an agreed formulation of the question to be answered pursuant to Rule 475 of the *Federal Court Rules* [C.R.C., c. 663]. They are summarized as follows.

The appellant was the owner of the M.V. *Lloyd B. Gore*, a 127-foot ocean going tug boat which was converted for use as a fishing vessel (the vessel). In 1981, the Department of Fisheries and Oceans (the Department) established a limited entry sablefish fishery off the coast of British Columbia. Only vessel owners that met certain requirements prescribed by regulation qualified for a sablefish licence. As a result of this licensing regime, there were 55 category "K" sablefish licences issued. From 1981 to 1988, a category "K" licence was issued every year to the appellant in respect of the vessel, the licence for the 1988 calendar year (the licence) being issued on April 27, 1988. (A.B., at page 50).

¹ R.S.C., 1985 (2nd Supp.), c. 1.

² R.S.C., 1985, c. F-14.

³ SOR/84-337. Revoked and replaced by *Pacific Fishery Regulations, 1993*, SOR/93-54.

Waryk v. Bank of Montreal (1990), 80 C.B.R. (N.S.) 44 (confirmé en appel [(1991), 85 D.L.R. (4th) 514 (C.A.C.-B.)]), le juge de première instance, à mon avis, n'a commis aucune erreur.

Je rejetterais l'appel avec dépens.

* * *

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

LE JUGE DÉCARY J.C.A.: La question litigieuse consiste à savoir si la Couronne est autorisée à inclure dans l'évaluation d'un «moyen de transport» dûment saisi et confisqué en vertu des dispositions pertinentes de la *Loi sur les douanes*¹, la valeur d'un permis de pêche commerciale délivré pour le navire concerné conformément à la *Loi sur les pêches*² et au *Règlement de 1984 sur la pêche dans le Pacifique*³ (le Règlement).

Les faits

Les faits pertinents ne sont pas contestés, l'affaire ayant été instruite par voie d'exposé conjoint des faits et d'une formulation convenue de la question posée conformément à la Règle 475 des *Règles de la Cour fédérale* [C.R.C., ch. 663]. Ils peuvent être résumés comme suit.

L'appelant était le propriétaire du navire *Lloyd B. Gore*, un remorqueur hauturier de 127 pieds converti en bateau de pêche (le navire). En 1981, le ministère des Pêches et des Océans (le Ministère) a établi une pêche à accès limité à l'égard de la morue charbonnière sur la côte de la Colombie-Britannique. Seuls les propriétaires de bateaux satisfaisant à certaines exigences fixées par règlement pouvaient obtenir un permis de pêche à la morue charbonnière. Conformément à ce régime de permis, 55 permis de catégorie «K» pour la pêche à la morue charbonnière ont été délivrés. De 1981 à 1988, un permis de catégorie «K» a été délivré chaque année à l'appelant pour le navire, le permis pour l'année civile 1988 (le permis) ayant été délivré le 27 avril 1988. (D.A., à la page 50).

¹ L.R.C. (1985) (2^e suppl.), ch. 1.

² L.R.C. (1985), ch. F-14.

³ DORS/84-337. Révoqué et remplacé par le *Règlement de 1993 sur la pêche dans le Pacifique*, DORS/93-54.

The licence was issued upon application by the appellant. It was "issued in respect of" the vessel, the reported vessel owner being identified in the licence as the appellant. The licence further reads:

This licence confers subject to all the applicable provisions of the Fisheries Act and Regulations made thereunder the authority to fish under the following specific terms and conditions . . . (A.B., at p. 50.)

one of the conditions being:

. . . that fishing for sablefish under authority of this licence may only take place during the following period: from Sept. 04, 1988 . . . to Sept. 24, 1988 . . .

The following text appears immediately beneath:

As witness my signature hereunder, I understand that I am obliged, as a condition of this licence, to furnish accurate catch records in such manner and to such persons as the Fisheries Act and regulations may stipulate, and that this licence may be cancelled or suspended by the Minister or a fishery officer for failure so to do, or for a breach of any other condition under which this licence is issued.

This licence is NOT VALID unless signed.

SIGNATURE

of Licence Holder/Vessel Owner/Operator

On the back of the licence appears the following:

This licence, complete with attached terms and conditions if applicable, must be carried aboard the vessel named in the licence at all times.

This licence may not be transferred from vessel to vessel or from person to person, and is to be returned to the Department of Fisheries and Oceans if any changes to the licence or the vessel for which it is issued are requested.

A further condition of this licence is compliance with the Fisheries Act and regulations made thereunder. Any violation of any one of the conditions listed may result in the suspension or cancellation of the licence.

Catch reporting—Terms and Conditions

Notice is given to the holder that as a condition of this licence, a true return for each delivery of fish must be recorded . . . (A.B., at p. 51.)

On August 17, 1988, the vessel was seized as forfeit by Customs authorities pursuant to paragraph 110(1)(b) of the *Customs Act*. The appellant had been under surveillance by the Royal Canadian Mounted Police (the RCMP) as it was suspected that he was involved in the trafficking of narcotics. The vessel

Le permis était délivré sur demande de l'appellant. Il était délivré «pour» le navire, le propriétaire du navire désigné dans le permis étant l'appellant. Le permis contient la mention suivante:

^a [TRADUCTION] Ce permis confère, sous réserve des dispositions applicables de la Loi sur les pêches et de son règlement d'application, l'autorité de pêcher selon les modalités suivantes . . . (D.A., à la p. 50.)

^b l'une des modalités étant:

[TRADUCTION] . . . que la pêche à la morue charbonnière en vertu de ce permis ne peut se faire qu'au cours de la période suivante: du 04 sept. 1988 . . . au 24 sept. 1988 . . .

Le texte suivant apparaît immédiatement en dessous:

^c [TRADUCTION] Comme en témoigne ma signature apposée aux présentes, je m'engage, comme condition de ce permis, à fournir des états exacts de mes prises de la façon et aux personnes stipulées dans la Loi sur les pêches et le règlement, à défaut de quoi je reconnais que ce permis peut être annulé ou suspendu par le ministre des Pêches ou un fonctionnaire de son Ministère, ainsi que pour violation de toute autre condition de ce permis.

Ce permis n'est PAS VALIDE s'il n'est pas signé.

SIGNATURE

du titulaire du permis/des propriétaires du navire/de l'exploitant

À l'endos du permis, on peut lire ce qui suit:

^f [TRADUCTION] Ce permis, ainsi que ses modalités applicables, doit toujours être à bord du navire nommé sur le permis.

^g Le permis ne peut être transféré à un autre bateau ou à une autre personne et doit être renvoyé au ministère des Pêches et des Océans si des modifications au permis ou au navire à l'égard duquel il a été délivré sont demandées.

^h Une autre condition de ce permis est le respect de la Loi sur les Pêches et de son règlement d'application. Toute violation des conditions énumérées pourra entraîner le retrait ou l'annulation du permis.

Déclaration des prises—Modalités

ⁱ Avis est donné au titulaire que comme condition de ce permis, il doit rédiger un état exact de chaque livraison de poissons . . . (D.A., à la p. 51.)

^j Le 17 août 1988, le navire a été saisi à titre de confiscation par les autorités douanières conformément à l'alinéa 110(1)(b) de la *Loi sur les douanes*. L'appellant était sous la surveillance de la Gendarmerie royale du Canada (la GRC), qui le soupçonnait de faire le trafic des stupéfiants. La garde-côtière améri-

had been spotted by the U.S. Coastguard upon returning from the South China Sea where it had picked up large quantities of marijuana and was seized by the Canadian authorities after it had entered Canadian waters and taken refuge on the Queen Charlotte Islands close to Vancouver.⁴

On August 19, 1988, the RCMP informed the Department of the seizure of the vessel. Paragraph 2 of the letter reads:

This Vessel is subsequently forfeit to Her Majesty in Right of Canada and as such Mr. JOYS nor anyone else have any right to any licensing relating to this Vessel. (A.B., at p. 31.)

On August 22, 1988, a market value survey of the vessel undertaken on behalf of the RCMP established at \$85,000 the "present" market value of the vessel, divided as follows: hull: \$50,000, machinery: \$15,000, electronics: \$20,000. The survey goes on:

In addition to the hull, machinery and electronics, the vessel appears to have a valid "K" (Black cod) Licence. These licences have a tremendous value. The licence [of the Vessel] would appear to be worth from \$300 to \$400,000, which would bring the total value of the unit to: \$385,000 to \$485,000. (A.B., at p. 20.)

The survey also mentions that there was "some fishing equipment installed" on the vessel, but it does not attribute any specific value to such equipment.

By letter dated August 26, 1988, the appellant requested the Minister of National Revenue (the Minister) to order the release of the vessel and the licence pursuant to section 131 of the *Customs Act*. (A.B., at page 32). In that letter, the appellant challenged "any jurisdiction under the *Customs Act* to seize the fishing licence, which is the subject of this appeal".

⁴ The appellant was charged on November 22, 1991, with conspiracy to import and with importing marijuana contrary to the *Narcotic Control Act* [R.S.C., 1985, c. N-1] and the *Criminal Code* [R.S.C., 1985, c. C-46]. He thereafter pleaded guilty to the importing charge and was sentenced on February 19, 1993 to a term of six years' imprisonment.

caine avait repéré le navire à son retour de la mer de Chine méridionale, où il avait pris à bord de grandes quantités de marijuana, et les autorités canadiennes l'avaient saisi après qu'il ait pénétré dans les eaux canadiennes et pris refuge dans les Îles de la Reine Charlotte près de Vancouver⁴.

Le 19 août 1988, la GRC a avisé le Ministère de la saisie du navire. Le second paragraphe de la lettre est rédigé comme suit:

[TRADUCTION] Ce navire est confisqué par Sa Majesté du chef du Canada; par conséquent ni M. Joys ni personne d'autre n'ont aucun droit sur le permis délivré relativement à ce navire. (D.A., à la p. 31.)

Le 22 août 1988, une expertise de la valeur marchande du navire, réalisée pour le compte de la GRC, a établi à 85 000 \$ la valeur marchande [TRADUCTION] «actuelle» du navire, répartie comme suit: 50 000 \$ pour la coque, 15 000 \$ pour les machines et 20 000 \$ pour les appareils électroniques. L'expertise dit en outre:

[TRADUCTION] En plus de la coque, des machines et des appareils électroniques, le navire semble avoir un permis valide de catégorie «K» (morue charbonnière). Ces permis ont une grande valeur. Le permis du navire semble avoir une valeur entre 300 000 \$ et 400 000 \$, ce qui porterait la valeur totale du navire entre 385 000 \$ et 485 000 \$. (D.A., à la p. 20.)

L'expertise a ajouté qu'un [TRADUCTION] «matériel de pêche était installé» sur le navire, sans lui attribuer aucune valeur précise.

Par lettre en date du 26 août 1988, l'appellant a demandé au ministre du Revenu national (le ministre) d'ordonner la remise du navire et du permis conformément à l'article 131 de la *Loi sur les douanes* (D.A., à la page 32). Dans cette lettre, l'appellant contestait [TRADUCTION] «la compétence en vertu de la *Loi sur les douanes* de saisir le permis de pêche faisant l'objet de cet appel».

⁴ L'appellant a été accusé, le 22 novembre 1991, d'avoir comploté en vue d'importer et d'avoir importé de la marijuana contrairement à la *Loi sur les stupéfiants* [L.R.C. (1985), ch. N-1] et au *Code criminel* [L.R.C. (1985), ch. C-46]. Il a par la suite plaidé coupable à l'accusation d'importation, et il a été condamné le 19 février 1993 à une peine de six ans d'emprisonnement.

On December 20, 1988, Revenue Canada informed the appellant that it had “been advised that the license forms part of the vessel” and that the appellant could obtain the release of the Vessel “on payment of \$485,000.00 pending final decision”. (A.B., at page 34.)

On May 18, 1989, the appellant paid the amount of \$485,000 to secure the release of the vessel and licence. The vessel was then returned to the appellant.

Earlier, on March 30, 1989, the appellant had made an application for issue of a 1989 licence in respect of the vessel. On June 29, 1989, the Department issued a 1989 licence in respect of the replacement vessel *Viking Sky*, which vessel, we were told at the hearing, was operated by the appellant.

On November 2, 1989, the Minister rendered his decision. He decided that there had been a contravention of the *Customs Act* or the regulations in respect of the conveyance which was seized; that the licence was an integral part of the conveyance which was seized under the Act; and that the amount of \$485,000 received for the return of the said conveyance be held as forfeit. (A.B., at pages 56-57.)

The appellant appealed the decision of the Minister to the Trial Division of the Court under section 135 [as am. by S.C. 1990, c. 8, s. 49] of the *Customs Act*. The Trial Judge was asked the following stated question: “. . . in considering the meaning of ‘the value of the conveyance at the time of seizure’ pursuant to s. 118(a)(i) and s. 133(3)(a) of the **Customs Act**, R.S.C. 1985, c. 1 (2nd Supp.), to determine: 1) whether or not the licence shall be considered in the evaluation of the ‘conveyance’ as defined by the **Customs Act** and as held by Revenue Canada, Adjudications Division, to be forfeit . . .”. (At page 248.)

The Trial Judge dismissed the action, essentially on the basis that the licence, being issued in respect of the very conveyance seized as opposed to being

Le 20 décembre 1988, Revenu Canada a informé l’appelant qu’il avait [TRADUCTION] «été avisé que le permis formait partie du navire» et que l’appelant pouvait obtenir la libération du navire [TRADUCTION] «sur paiement de la somme de 485 000 \$ en attendant une décision finale». (D.A., à la page 34.)

Le 18 mai 1989, l’appelant a versé 485 000 \$ pour obtenir la remise du navire et du permis. Le navire a alors été rendu à l’appelant.

Plus tôt, soit le 30 mars 1989, l’appelant avait demandé, pour le navire, la délivrance d’un permis pour 1989. Le 29 juin 1989, le Ministère a délivré pour 1989 un permis pour le navire de remplacement le *Viking Sky*, qui, nous a-t-on dit à l’audience, était exploité par l’appelant.

Le 2 novembre 1989, le ministre a rendu sa décision. Il a décidé qu’il y avait eu contravention à la *Loi sur les douanes* ou au règlement relativement au moyen de transport saisi; que le permis était partie intégrante du moyen de transport saisi en vertu de la Loi, et que la somme de 485 000 \$, versée pour la remise dudit moyen de transport, devait être considérée comme étant confisquée. (D.A., aux pages 56 et 57.)

L’appelant a interjeté appel contre la décision du ministre auprès de la Section de première instance de la Cour en vertu de l’article 135 [mod. par L.C. 1990, ch. 8, art. 49] de la *Loi sur les douanes*. On a demandé au juge de première instance de trancher «en statuant sur la signification des mots “la contre-valeur des moyens de transport au moment de la saisie” employés au sous-alinéa 118a)(i) et à l’alinéa 13(3)a) de la **Loi sur les douanes**, L.R.C. 1985, ch. 1 (2^e suppl.), la question [de savoir si]: 1) le permis doit être pris en considération au moment de fixer la valeur du «moyen de transport», selon la définition donnée dans la **Loi sur les douanes**, que Revenu Canada, Division de l’arbitrage, a déclaré confisqué . . . ». (À la page 248.)

Le juge de première instance a rejeté l’action, essentiellement au motif que le permis, délivré pour le navire et non à son propriétaire, était «un élément

issued to the owner of the vessel, was “a necessary part of the conveyance, namely the vessel, without which the vessel could not legally fish commercially for sablefish and black cod and as such was properly included in the seizure and forfeiture”. (At page 256.)^a

Discussing the issue

It seems to me that in order for a thing to be valued for the purpose of forfeiture under the *Customs Act*, that thing must be either one of the things that can legally be seized as forfeit in the first place, i.e. the conveyance or the goods, or an integral part of such things.⁵ To hold otherwise would be to allow the Crown to obtain through forfeiture a thing, or its

⁵ The most relevant sections of the *Customs Act* are the following:

INTERPRETATION

2. (1) In this Act,

...

“conveyance” means any vehicle, aircraft or water-borne craft or any other contrivance that is used to move persons or goods;

...

Seizures

110. (1) An officer may, where he believes on reasonable grounds that this Act or the regulations have been contravened in respect of goods, seize as forfeit

- (a) the goods; or
- (b) any conveyance that the officer believes on reasonable grounds was made use of in respect of the goods, whether at or after the time of the contravention.

(2) An officer may, where he believes on reasonable grounds that this Act or the regulations have been contravened in respect of a conveyance or in respect of persons transported by a conveyance, seize as forfeit the conveyance.

(3) An officer may, where he believes on reasonable grounds that his Act or the regulations have been contravened, seize anything that he believes on reasonable grounds will afford evidence in respect of the contravention.

...

Return of Goods Seized

...

118. An officer may, subject to this or any other Act of Parliament, return any conveyance that has been seized under this Act to the person from whom it was seized or to any person authorized by the person from whom it was seized on receipt of

- (a) an amount of money of a value equal to
 - (i) the value of the conveyance at the time of seizure, as determined by the Minister,

nécessaire du moyen de transport, savoir le navire, sans lequel le navire ne pouvait pas faire légalement la pêche commerciale de la morue charbonnière et qu'en tant que tel, il a été inclus à juste titre dans la saisie et la confiscation». (À la page 256.)

Débat sur la question

Il me semble que pour être évaluée à des fins de confiscation en vertu de la *Loi sur les douanes*, une chose doit être en premier lieu susceptible d'être légalement saisie à titre de confiscation, c'est-à-dire un moyen de transport ou des marchandises, ou une partie intégrante de ceux-ci⁵. Soutenir le contraire équivaudrait à permettre à la Couronne d'obtenir, en

⁵ Voici les articles les plus pertinents de la *Loi sur les douanes*.

DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

2. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.

...

«moyen de transport» Tout véhicule, aéronef, navire ou autre moyen servant au transport des personnes ou des marchandises.

...

Saisies

110. (1) L'agent peut, s'il croit, pour des motifs raisonnables, à une infraction à la présente loi ou à ses règlements du fait de marchandises, saisir à titre de confiscation:

- a) les marchandises;
- b) les moyens de transport dont il croit, pour des motifs raisonnables, qu'ils ont servi au transport de ces marchandises, lors ou à la suite de l'infraction.

(2) L'agent peut, s'il croit, pour des motifs raisonnables, à une infraction à la présente loi ou à ses règlements du fait d'un moyen de transport ou des personnes se trouvant à son bord, le saisir à titre de confiscation.

(3) L'agent peut, s'il croit, pour des motifs raisonnables, à une infraction à la présente loi ou à ses règlements, saisir tous éléments dont il croit, pour des motifs raisonnables, qu'ils peuvent servir de moyens de preuve de l'infraction.

...

Restitution des marchandises saisies

...

118. L'agent peut, sous réserve des autres dispositions de la présente loi ou de toute autre loi fédérale, restituer les moyens de transport saisis en vertu de la présente loi au saisi ou à son fondé de pouvoir:

- a) ou bien sur réception:
 - (i) soit de la contre-valeur, déterminée par le ministre, des moyens de transport au moment de la saisie,

value, which it could not have obtained through seizure. In the case at bar, the licence which is obviously not a “conveyance” nor “goods” within the meaning of subsections 110(1) and (2) of the *Customs Act*, can only arguably be assimilated with a part of a conveyance, for the purposes of the seizure provisions of the Act. The licence could probably have been seized under subsection 110(3) as “evidence in respect of the contravention”, but this would be of no help to the respondent because only the conveyance and the goods may be “seized as forfeit”.

After recognizing that the grant of a fishing licence is a privilege and that a fishing licence is an annual licence which does not carry with it a vested right to renewal (at page 252), the Trial Judge nevertheless went on to decide that as the licence was issued to the vessel rather than to the appellant and as it had to be attached to the vessel, it became “part and parcel” or an “integral part” of the vessel. This, in my view, is an error of fact as well as an error of law, as I shall demonstrate shortly. The Trial Judge in effect confused the licence with its physical indicia (certification plates and validation tabs) and based his conclusion on the improper assumption that a licence could be issued to a vessel.

Furthermore, the Trial Judge in effect defines “conveyance” in function of the sum of the aggregate of values it might have if it were sold on the open market *qua* licensed fishing vessel, and not in terms of the “conveyance” *per se* to which customs officials are limited to seizing and forfeiting by operation of the *Customs Act*. This is an incorrect approach. There is no doubt, and it is readily admitted by the appellant, that the licence increases the market value of the vessel. But the fact that a licence has a value of its own, which in turn increases the value of the vessel in respect of which it was issued, does not transform the licence into an integral part of the vessel. By analogy, the fact that a vessel which has been seized has been chartered for years to come will undoubtedly increase the market value of the vessel, and yet no one will suggest that the charter-party found on

la confisquant, une chose ou sa valeur qu'elle n'aurait pu obtenir au moyen de la saisie. En l'espèce, le permis, qui n'est évidemment pas un «moyen de transport» ni des «marchandises» au sens des paragraphes 110(1) et (2) de la *Loi sur les douanes*, ne peut être assimilé de façon plausible à une partie d'un moyen de transport qu'aux fins des dispositions de la Loi visant la saisie. Le permis aurait probablement pu être saisi en vertu du paragraphe 110(3) en tant que «moyens de preuve de l'infraction», mais cela ne serait d'aucune aide à l'intimé car seuls le moyen de transport et les marchandises peuvent être «saisis à titre de confiscation».

Après avoir reconnu que l'octroi d'un permis de pêche est un privilège et que ce permis a un caractère annuel et ne confère au titulaire aucun droit de renouvellement (à la page 252), le juge de première instance a néanmoins ajouté que le permis étant délivré au navire plutôt qu'à l'appellant et devant être rattaché au navire, il devenait «partie intégrante» du navire. Ceci, à mon sens, est une erreur de fait aussi bien qu'une erreur de droit, comme je vais bientôt le démontrer. Le juge de première instance a, de fait, confondu le permis et ses attributs matériels (les plaques de certification et les plaquettes de validation) et il a fondé sa conclusion sur la supposition incorrecte qu'un permis peut être délivré à un navire.

En outre, le juge de première instance définit un «moyen de transport» en fonction de la somme des valeurs qu'il pourrait avoir s'il était vendu sur le marché libre en tant que navire de pêche muni d'un permis, et non en fonction du «moyen de transport» lui-même que les douaniers doivent se contenter de saisir et de confisquer en application de la *Loi sur les douanes*. C'est une approche erronée. Il ne fait aucun doute, et l'appellant l'admet volontiers, que le permis augmente la valeur marchande du navire. Mais le fait qu'un permis ait en soi une valeur, qui à son tour augmente celle du navire pour lequel il a été délivré, ne fait pas du permis une partie intégrante du navire. Par analogie, le fait qu'un navire saisi soit nolisé pour des années à venir augmentera indubitablement sa valeur marchande, sans que nul ne prétende toutefois que la charte-partie trouvée sur le navire au moment

the vessel at the time of seizure is an integral part of the vessel and may be included in the evaluation of the vessel under the forfeiture provisions of the *Customs Act*. It is the nature of the licence, not the value it adds to the vessel, which determines whether it can be considered an integral part of a conveyance for the punitive purposes of the *Customs Act*.

A close examination of the *Customs Act* and of the *Fisheries Act* leads inescapably, in my view, to the conclusion that the value of the licence cannot be considered in the evaluation of the vessel seized and forfeited.

The Customs Act

It is trite law, to use the words of P.-A. Côté in *The Interpretation of Legislation in Canada*,⁶ that:

Penal statutes, that is, those creating offences, are strictly construed. If a real difficulty arises in determining their meaning or scope, and general principles of interpretation are unable to clarify the question, the courts are justified in adopting the interpretation favouring the accused.

The *Customs Act*, to the extent that it provides for seizures, forfeitures, offences and punishment is undoubtedly a penal statute. Furthermore, as a statute authorizing encroachment on rights and freedoms of the individual that are recognized at common law, the *Customs Act* should be construed restrictively, at least those portions of it with which we are here concerned.⁷ While the Court owes no sympathy to the appellant, the Court does owe him justice and should not favour a liberal interpretation when a restrictive one is warranted.

The word “conveyance” (*moyen de transport*) as defined in section 2 of the *Customs Act*, “means any . . . water-borne craft . . . that is used to move persons or goods”. The word “means” has been cho-

⁶ 2nd ed. (Cowansville, Qué.: Yvon Blais, 1991), at p. 395.

⁷ See Côté, *supra*, note 6, at p. 391.

de sa saisie fait partie intégrante du navire et peut être incluse dans l'évaluation du navire en vertu des dispositions de la *Loi sur les douanes* relatives à la confiscation. C'est la nature du permis, et non la valeur qu'il ajoute au navire, qui détermine s'il doit être considéré partie intégrante d'un moyen de transport aux fins des peines prévues par la *Loi sur les douanes*.

Un examen attentif de la *Loi sur les douanes* et de la *Loi sur les pêches* mène inéluctablement, à mon sens, à la conclusion que la valeur du permis ne peut être prise en considération dans l'évaluation du navire saisi et confisqué.

La Loi sur les douanes

Il est de droit constant, pour employer les mots dont P.-A. Côté s'est servi dans son livre *Interprétation des lois*⁶, que:

Les lois pénales, c'est-à-dire celles qui prévoient des infractions, s'interprètent restrictivement. On veut dire par là que si, dans la détermination de leur sens ou de leur portée, il surgit une difficulté réelle, une difficulté que le recours aux règles ordinaires d'interprétation ne permet pas de surmonter d'une façon satisfaisante, alors on est justifié de préférer l'interprétation la plus favorable à celui qui serait susceptible d'être trouvé coupable d'infraction.

La *Loi sur les douanes*, dans la mesure où elle prévoit la saisie, la confiscation, des infractions et des peines, est indubitablement une loi pénale. De plus, en tant que loi permettant d'empiéter sur des droits et libertés individuels reconnus en common law, la *Loi sur les douanes* devrait être interprétée de façon restrictive, tout au moins les parties qui nous intéressent en l'espèce⁷. Bien que la Cour ne soit tenue à aucune sympathie envers l'appelant, elle lui doit cependant justice, et elle ne doit pas favoriser une interprétation large alors qu'une interprétation stricte s'impose.

Le mot «moyen de transport» (*conveyance*) défini à l'article 2 de la *Loi sur les douanes*, désigne «[t]out . . . navire . . . servant au transport des personnes ou des marchandises». Le verbe «means»,

⁶ 2^e éd. (Cowansville, Qué.: Yvon Blais, 1991), à la p. 451.

⁷ Voir l'ouvrage de P.-A. Côté, précité à la note 6, à la p. 445.

sen by Parliament, over the word “includes”⁸ to denote an exhaustive definition.⁹ Apposite to the present situation are the words of Ritchie J. in *Yellow Cab Ltd. v. Board of Industrial Relations et al.*:¹⁰

It is significant that the Act employs the word “means” in this definition and not the word “includes” and it follows, in my view, that the definition is to be construed as being exhaustive and that in so far as the Board adopted common law principles defining “employer” which were at variance with the language of the section, there was an error in law.¹¹

What may be seized, pursuant to paragraph 110(1)(b) of the *Customs Act*, is the very “conveyance that the officer believes on reasonable grounds was made use of in respect of the goods”. Clearly, what is encompassed by the legislation is a “waterborne craft” *qua* “conveyance” and in this regard a licence under which a vessel is permitted to undertake certain activities bears no relationship whatsoever to the vessel as a “conveyance”. The fact that the vessel carried the licence should not detract from the fact that the vessel was a means of transportation whether or not it carried the licence. In other words, the licence was by no means necessary to the vessel’s purpose as a means of transportation. This is even more so in the case at bar where the evidence shows that there was no relationship between the use of the vessel which led to its seizure and the licence it was carrying. The vessel was seized at a time (August 17, 1988) when it was not fishing nor purporting to be fishing and when the season contemplated by the licence (from September 4, 1988 to September 24, 1988) had not yet begun. The vessel was therefore a “conveyance” irrespective of the licence and it could be, and indeed was “made use of in respect of the

(désigne) dans la version anglaise, a été choisi par le législateur plutôt que le verbe «includes»⁸ (comprendre) pour indiquer une définition exhaustive⁹. Les paroles du juge Ritchie dans l’arrêt *Yellow Cab Ltd. c. Board of Industrial Relations et autres*¹⁰ conviennent bien à la situation présente:

Dans cette définition, l’utilisation du mot «désigne» et non du mot «comprend» est révélateur et il en résulte, à mon avis, qu’on doit considérer la définition comme exhaustive et que, dans la mesure où la Commission a défini le mot «employeur» en fonction de principes de *common law* qui diffèrent du texte de l’article, elle a commis une erreur de droit¹¹.

Ce qui peut être saisi, conformément à l’alinéa 110(1)(b) de la *Loi sur les douanes*, ce sont précisément «les moyens de transport dont [l’agent] croit, pour des motifs raisonnables, qu’ils ont servi au transport de ces marchandises». Il est clair que ce que vise le texte législatif est un «navire» en tant que «moyen de transport», et, à cet égard, un permis en vertu duquel un navire est autorisé à exercer certaines activités n’a aucun rapport avec le navire en tant que «moyen de transport». Le fait que le permis ait été à bord du navire ne change rien au fait que ce dernier était un moyen de transport, avec ou sans le permis. En d’autres mots, le permis n’était en aucune façon nécessaire aux fins du navire en tant que moyen de transport. Cela est d’autant plus vrai en l’espèce, où la preuve montre qu’il n’y avait aucun lien entre l’utilisation du navire qui a conduit à sa saisie et le permis qu’il avait à bord. Le navire a été saisi à un moment (le 17 août 1988) où il ne faisait pas la pêche ni ne prétendait la faire et lorsque la saison envisagée dans le permis (du 4 septembre 1988 au 24 septembre 1988) n’avait pas encore débuté. Le navire était donc un «moyen de transport» indépendamment du permis et il pouvait servir, et de fait il «[avait] servi au trans-

⁸ See, for example, “Canada”, which is defined in the same section as “includes the land mass of Canada, the internal waters and the territorial seas”.

⁹ See Côté, *supra*, note 6, at pp. 55-58; *Maxwell on the Interpretation of Statutes*, 12th ed. (London: Sweet & Maxwell, 1969), at p. 270; *Nova, An Alberta Corporation v. Amoco Canada Petroleum Co. Ltd. et al.*, [1981] 2 S.C.R. 437, at p. 460.

¹⁰ [1980] 2 S.C.R. 761, at pp. 768-769.

¹¹ For a restrictive interpretation of the word “conveyance” in an earlier *Customs Act*, see *General Supply Co. of Canada Ltd. v. Deputy Minister of National Revenue et al.*, [1954] Ex. C.R. 340, at p. 352, Cameron J.

⁸ Voir, par exemple, le mot «Canada», défini au même article, qui «comprend la masse continentale du Canada, les eaux intérieures et la mer territoriale».

⁹ Voir l’ouvrage de P.-A. Côté, précité à la note 6, aux p. 61 à 63; *Maxwell on the Interpretation of Statutes*, 12^e éd. (Londres: Sweet & Maxwell, 1969), à la p. 270; *Nova, An Alberta Corporation c. Amoco Canada Petroleum Co. Ltd. et autres*, [1981] 2 R.C.S. 437, à la p. 460.

¹⁰ [1980] 2 R.C.S. 761, aux p. 768 et 769.

¹¹ Pour une stricte interprétation du mot «moyen de transport» dans une version antérieure de la *Loi sur les douanes*, voir l’arrêt *General Supply Co. of Canada Ltd. v. Deputy Minister of National et al.*, [1954] R.C.É. 340, à la p. 352, motifs du juge Cameron.

goods" (section 110) at the time of the contravention whether or not a licence had been issued in respect of it.

An examination of comparable legislation¹² reveals that Parliament is fully aware of the distinctions between a "conveyance", the "goods" that are carried on that conveyance, the equipment that is aboard the conveyance, and the "licence" that may have been issued in respect of the conveyance. In the *Customs Act*, as we have seen, a distinction is made in section 110 between "goods", "conveyance" and "evidence". In the *Fisheries Act*, a distinction is made between a "fishing vessel, vehicle, fishing gear, implement, appliance, material, container, goods, equipment or fish", all of which can be seized (section 71), forfeited (section 72) and disposed of (section 73), and a "licence", which can be suspended or cancelled (section 9, as amended)¹³ or simply not renewed (section 7). In the *Coastal Fisheries Protection Act*,¹⁴ a distinction is made between a "fishing vessel" and "any goods aboard [such] fishing vessel . . . , including fish, tackle, rigging, apparel, furniture, stores and cargo", which can be seized (section 9), forfeited (section 14) or disposed of (section 15). In the *Canada Shipping Act*,¹⁵ subsection 93(1) provides that where a ship has become subject to forfeiture "the court may adjudge the ship with its tackle, apparel and furniture to be forfeited to Her Majesty".

Clearly, Parliament has established different regimes depending on whether the thing seized was a vessel, its cargo, its equipment or a fishing licence. Parliament has not provided for the seizure, except

¹² "While each statute must, for the purpose of its interpretation, stand on its own and be examined according to its terminology and the general legislative pattern it establishes, sometimes assistance in determining the meaning of the statute can be drawn from similar or comparable legislation within the jurisdiction or elsewhere." (*Nova, An Alberta Corporation v. Amoco Canada Petroleum Co. Ltd. et al.*, *supra*, note 9, at p. 448, Estey J.)

¹³ R.S.C., 1985 (1st Supp.), c. 31, s. 95.

¹⁴ R.S.C., 1985, c. C-33.

¹⁵ R.S.C., 1985, c. S-9.

port [des] marchandises» (article 110) lors de l'infraction, qu'un permis ait été ou non délivré à son égard.

Une étude des textes législatifs comparables¹² révèle que le législateur est parfaitement conscient des distinctions entre un «moyen de transport», les «marchandises» transportées par ce moyen de transport, l'équipement à son bord, et le «permis» qui peut avoir été délivré à l'égard du moyen de transport. La *Loi sur les douanes*, comme nous l'avons vu, établit une distinction à l'article 110 entre «marchandises», «moyen de transport» et «moyens de preuve». La *Loi sur les pêches* fait une distinction entre un «bateau de pêche, véhicule, engin de pêche, outil, appareil, matériel, contenant, effet ou équipement ou poisson», qui peuvent tous être saisis (article 71), confisqués (article 72) et dont il peut être disposé (article 73), et un «permis ou licence», qui peuvent être suspendus ou révoqués (article 9, modifié¹³) ou tout simplement non renouvelés (article 7). La *Loi sur la protection des pêches côtières*¹⁴ fait une distinction entre un «bateau de pêche, y compris le poisson, les agrès et apparaux, les garnitures, l'équipement, le matériel, les approvisionnements et la cargaison» qui peuvent être saisis (article 9), confisqués (article 14) et dont il peut être disposé (article 15). Le paragraphe 93(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*¹⁵ prévoit que lorsqu'un navire est devenu susceptible de confiscation, «le tribunal peut alors adjuger le navire, à confisquer au profit de Sa Majesté, ainsi que son outillage de chargement, ses apparaux et ses accessoires».

Il est clair que le législateur a établi des régimes différents, selon que la chose saisie est un navire, sa cargaison, son équipement ou un permis de pêche. Le législateur n'a pas prévu la saisie, sauf à des fins de

¹² «Même si chaque loi doit être complète en elle-même et se lire en fonction de sa terminologie propre et du plan législatif général qu'elle met en place, il est parfois utile pour déterminer le sens d'une loi d'avoir recours à une loi semblable ou comparable du même gouvernement ou d'un autre gouvernement.» (*Nova, An Alberta Corporation c. Amoco Canada Petroleum Co. Ltd. et autres*, précité, note 9, à la p. 448, motifs du juge Estey.)

¹³ L.R.C. (1985) (1^{re} suppl.), ch. 31, art. 95.

¹⁴ L.R.C. (1985), ch. C-33.

¹⁵ L.R.C. (1985), ch. S-9.

for evidentiary purposes, and forfeiture of fishing licences, and understandably so since, as I shall explain momentarily, licences being the property of the Crown and issued at the discretion of the Minister, can simply not be disposed of in the same manner as other things legally subject to seizure.

I am comforted in this interpretation by the distinctions made by the surveyor himself between the vessel (hull, machinery, electronics), the fishing equipment and the licence. (A.B., at pages 19-20.)

I therefore conclude that as a licence does not form an integral part of a "conveyance" under the *Customs Act*, the value of the conveyance must be established independently of that of the licence. To conclude otherwise would be tantamount to saying that what customs officials cannot achieve through seizure (i.e. seize the licence as part of the conveyance), the Minister can through forfeiture of the vessel.

The Fisheries Act and the Pacific Fishery Regulations, 1984

I could end my analysis here, but as the Trial Judge has decided that the licence was part or parcel of the vessel under the *Fisheries Act*, I will proceed to deal with this issue as well.

A licence, in the very words of subsection 7(1) of the *Fisheries Act*, is issued by the Minister "in his absolute discretion". And by the very words of subsection 9(3) of the *Pacific Fishery Regulations, 1984*, as amended [by SOR/84-351, s. 2], "Commercial fishing licences . . . issued in respect of a vessel are the property of the Crown". It is clear law that a fishing licence is a privilege granted by the Minister and in the renewal of which the licence holder has no vested right.¹⁶

The commercial fishing licence issued in this case, it is said, is issued to the vessel, as opposed to commercial fishing licences which may be issued to a

¹⁶ *Joliffe v. The Queen*, [1986] 1 F.C. 511 (T.D.); *Everett v. Canada (Minister of Fisheries and Oceans)* (1994), 169 N.R. 100 (F.C.A.).

preuve, ni la confiscation des permis de pêche, et cela se comprend facilement puisque, comme je vais bientôt l'expliquer, les permis étant la propriété de la Couronne et étant délivrés selon le pouvoir discrétionnaire du ministre, il ne peut tout simplement pas en être disposé de la même façon que d'autres choses légalement susceptibles de saisie.

Je suis conforté dans cette interprétation par les distinctions qu'a faites l'expert lui-même entre le navire (la coque, la machinerie, les appareils électroniques), le matériel de pêche et le permis. (D.A., aux pages 19 et 20.)

Je conclus donc que puisqu'un permis de pêche ne forme pas partie intégrante d'un «moyen de transport» en vertu de la *Loi sur les douanes*, la valeur du moyen de transport doit être établie indépendamment de celle du permis. Une autre conclusion équivaudrait à dire que ce que les fonctionnaires des douanes ne peuvent faire au moyen de la saisie (c'est-à-dire saisir le permis comme faisant partie du moyen de transport), le ministre peut le faire en confisquant le navire.

La Loi sur les pêches et le Règlement de 1984 sur la pêche dans le Pacifique

Je pourrais terminer ici mon analyse, mais comme le juge de première instance a décidé que le permis faisait partie intégrante du navire en vertu de la *Loi sur les pêches*, je vais traiter aussi de cette question.

Un permis, selon le libellé même du paragraphe 7(1) de la *Loi sur les pêches*, est délivré par le ministre «à discrétion». Et, pour citer le paragraphe 9(3) du *Règlement de 1984 sur la pêche dans le Pacifique*, modifié [par DORS/84-351, art. 2], «Les permis de pêche commerciale . . . délivrés pour un bateau sont la propriété de la Couronne». Il est clair que selon le droit, un permis de pêche est un privilège accordé par le ministre et que son titulaire n'a aucun droit acquis à son renouvellement¹⁶.

Le permis de pêche commerciale délivré en l'es-pèce est, dit-on, délivré pour un navire, par opposition aux permis de pêche commerciale qui peuvent

¹⁶ Voir les arrêts *Joliffe c. La Reine*, [1986] 1 C.F. 511 (1^{re} inst.); *Everett c. Canada (Ministre des Pêches et des Océans)* (1994), 169 N.R. 100 (C.A.F.).

person and which would not be part and parcel of the vessel. This argument is based on the distinction made in the definition of “commercial fishing licence” in section 2 [as am. *idem*, s. 1; SOR/85-525, s. 1] of the Regulations between (a) licences issued “to a person authorizing that person to engage in a fishery for a named species of fish, using specified gear”, and (b) licences issued “in respect of a commercial fishing vessel, specifying the category of commercial fishing that the vessel is authorized to engage in, the species of fish that may be caught and the gear to be used”. (My emphasis.) This distinction, in my view, is both superficial and wrong.

The Regulations state that a licence is issued “to a person” (*à une personne*) or “in respect of a . . . vessel” (*pour un bateau*) [underlining added]. No licences are issued to a vessel. To equate “in respect of” with “to” is to distort the language as well as the reality. A licence is issued to a person who applies for it (section 5 [as am. by SOR/84-351, s. 2] of the Regulations). That person, in the case of a licence issued in respect of a commercial fishing vessel, is the owner or operator of that vessel and is described in the licence as the “licence holder”. It is that person who assumes with his signature responsibility for compliance with the *Fisheries Act* and Regulations. If one were to pursue to its limits the logic of the respondent, the presumption established by section 78.4 of the *Fisheries Act*¹⁷ where a licence has been “issued to the accused” [underlining added] and the power of the Court under paragraph 79.1(b) of the *Fisheries Act*¹⁸ to “prohibit the person to whom the . . . licence was issued from applying for any new . . . licence” [underlining added], could not be invoked against the owner or operator of the vessel since the licence would not have been issued to him but would have been issued to the vessel. Counsel for the respondent had to admit, at the hearing, that such could be the result of the interpretation he was suggesting.

The respondent and the Trial Judge have put great emphasis on the fact that the licence had to be attached to the vessel. This, again, is an erroneous

¹⁷ As enacted by S.C. 1991, c. 1, s. 24.

¹⁸ As enacted by R.S.C., 1985 (3rd Supp.), c. 31, s. 97; as am. by S.C. 1991, c. 1, s. 24.

être délivrés à une personne et qui ne feraient pas partie intégrante du navire. Cet argument se fonde sur la distinction qui est faite dans la définition de l'expression «permis de pêche commerciale», à l'article 2 [mod., *idem*, art. 1; DORS/85-525, art. 1] du Règlement, entre les permis délivrés «a) à une personne, l'autorisant à pratiquer dans une pêcherie la pêche d'une espèce de poisson donnée au moyen d'engins spécifiés», et les permis délivrés «b) pour un bateau de pêche commerciale, autorisant son usage pour une catégorie particulière de pêche commerciale, en vue de la prise d'une espèce de poisson donnée au moyen d'engins spécifiés» (je souligne). Cette distinction, à mon sens, est à la fois superficielle et erronée.

Le Règlement dit qu'un permis est délivré «à une personne» (*to a person*) ou «pour un bateau» (*in respect of a . . . vessel*) [soulignements ajoutés]. Aucun permis n'est délivré à un navire. Dire que «pour» et «à» sont équivalents, c'est déformer la langue aussi bien que la réalité. Un permis est délivré à la personne qui en fait la demande (article 5 [mod. par DORS/84-351, art. 2] du Règlement). Cette personne, dans le cas d'un permis délivré pour un bateau de pêche commerciale, est le propriétaire ou l'exploitant de ce navire et est désigné dans le permis comme étant le «titulaire du permis». C'est cette personne qui assume, par sa signature, la responsabilité du respect de la *Loi sur les pêches* et du Règlement. Si l'on devait pousser à la limite la logique de l'intimé, la présomption établie à l'article 78.4 de la *Loi sur les pêches*¹⁷, lorsqu'un permis a été «délivré à l'accusé» [soulignement ajouté], et le pouvoir de la Cour en vertu de l'alinéa 79.1b) de la *Loi sur les pêches*¹⁸ d'«interdire au titulaire de présenter une nouvelle demande de . . . permis» [soulignement ajouté], ne pourraient être invoqués contre le propriétaire ou l'exploitant du navire puisque le permis aurait été délivré au navire plutôt qu'à lui-même. L'avocat de l'intimé a dû admettre, à l'audience, que telle pourrait être la conséquence de l'interprétation qu'il proposait.

L'intimé et le juge de première instance ont attaché une grande importance au fait que le permis doit être fixé au navire. C'est encore là une interprétation erro-

¹⁷ Édité par L.C. 1991, ch. 1, art. 24.

¹⁸ Édité par L.R.C. (1985) (3^e suppl.), ch. 31, art. 97; mod. par L.C. 1991, ch. 1, art. 24.

reading of the Regulations. It is not the licence itself which, pursuant to subsection 9(2) [as am. *idem*] of the Regulations, has to be "affixed" to the vessel, but the validation tabs issued together with the licence (subsection 9(1) [as am. *idem*]); as regards the licence itself, the only requirement is that it "be carried at all times on board" the vessel (subsection 10(2) [as am. *idem*]), a requirement which is repeated, as I have noted earlier, on the back of the licence.

The Regulations, and more particularly sections 24 to 28 [as enacted by SOR/85-525, s. 5] which deal with "*Suspension and Cancellation of Licences*", have been devised on the understanding that all the licences contemplated by the Regulations are applied for by persons who, upon issuance of the licence, become licence holders and as licence holders assume personally the obligation to comply with the conditions of the licence. The Regulations have been devised, also, on the further understanding that when a licence is suspended or cancelled, the licence holder affected by the suspension or cancellation is precluded from engaging in the fishing activity that was authorized under the licence. In this context to suggest that an unknown, different regime applies where a licence is issued in respect of a vessel is to ignore the wording, the intent and the effect of the Regulations.

The words of Dickson J., as he then was, in *Nowegijick v. The Queen*,¹⁹ are particularly relevant in this case:

The phrase "in respect of" is probably the widest of any expression intended to convey some connection between two related subject matters.

Under the *Fisheries Act* and Regulations, the vessel and the licence are by their very nature two different subject-matters which call for a different treatment in the event of a violation of the Act and Regulations. The vessel may be seized, forfeited and sold; the licence may be suspended, cancelled, not renewed, "surrendered to the Minister" or "rescinded" (subsection 9(3) of the Regulations). Clearly and for obvious reasons, Parliament did not intend to have licences which are the property of the Crown and which are issued in the absolute discretion of the Minister seized (otherwise than as evidence) by the Crown,

¹⁹ [1983] 1 S.C.R. 29, at p. 39.

née du Règlement. Ce n'est pas le permis lui-même qui, conformément au paragraphe 9(2) [mod., *idem*] du Règlement, doit être «fixé» au navire, mais les plaquettes de validation qui accompagnent le permis (paragraphe 9(1) [mod., *idem*]); pour ce qui est du permis lui-même, la seule exigence est qu'il «doit toujours être à bord» du navire (paragraphe 10(2) [mod., *idem*]), exigence que l'on retrouve, comme je l'ai dit, à l'endos du permis.

Le Règlement, et plus particulièrement les articles 24 à 28 [édités par DORS/85-525, art. 5] qui traitent de la «*Suspension et [de l']annulation des permis*», ont été conçus en présupposant que ceux qui font la demande des permis envisagés par le Règlement sont des personnes qui, sur délivrance du permis, deviennent titulaires et qui, en cette qualité, assument personnellement l'obligation de remplir les conditions du permis. Le Règlement a aussi été conçu en tenant pour acquis qu'en cas de suspension ou d'annulation du permis, le titulaire touché ne peut plus s'adonner à la pêche autorisée par le permis. Dans ce contexte, suggérer qu'un régime inconnu et différent s'applique lorsqu'un permis est délivré pour un navire, c'est ne pas tenir compte du libellé, de l'esprit et de l'effet du Règlement.

Les propos du juge Dickson, tel était alors son titre, dans l'arrêt *Nowegijick c. La Reine*¹⁹, sont particulièrement pertinents en l'espèce:

Parmi toutes les expressions qui servent à exprimer un lien quelconque entre deux sujets connexes, c'est probablement l'expression «quant à» [*in respect of*] qui est la plus large.

En vertu de la *Loi sur les pêches* et du Règlement, le navire et le permis sont, de par leur nature, deux choses différentes qui exigent un traitement différent dans l'éventualité d'une infraction à la Loi ou au Règlement. Le navire peut être saisi, confisqué et vendu; le permis peut être suspendu, annulé, non renouvelé, «remis au Ministre» ou «annulé» (paragraphe 9(3) du Règlement). Clairement et pour des raisons évidentes, le législateur n'avait pas l'intention que des permis qui sont la propriété de la Couronne et que le ministre délivre à discrétion soient saisis (autrement qu'à titre de preuve) par la Couronne,

¹⁹ [1983] 1 R.C.S. 29, à la p. 39.

forfeited to the Crown and disposed of by the Crown as being an integral part of a vessel.

Conclusion

Whichever way one turns, there is simply no basis, in law and in fact, for the conclusion that a commercial fishing licence issued in respect of a commercial fishing vessel under the *Fisheries Act* and Regulations may be considered as part of a “conveyance” for the purposes of seizure, forfeiture and disposition under the *Customs Act*. Even if there were any ambiguity, and I see none, such ambiguity would have to be resolved in favour of the appellant. It would indeed be a most extraordinary result if the value of a licence issued in respect of a vessel were to be included in the evaluation of the vessel upon forfeiture where the value of a licence issued to an individual operating a similar vessel were not: both licence holders, surely, would be equally to blame for having contravened the *Customs Act* in using a similar vessel to transport forbidden goods, and yet one’s penalty under the *Customs Act* would be more than five times that of the other (\$485,000 versus \$85,000).

Finally, I would like to comment briefly on the decision of Collier J. in *Joys and R. et al.*²⁰ which was relied on by Cullen J. in *CCR Fishing Ltd. v. Canada*²¹ and by the Trial Judge in the case at bar. With respect, the conclusion of Collier J. that the licence was “part and parcel” of the conveyance was *obiter* in the context of a motion for declaratory relief which was dismissed on procedural grounds. The decision in this respect was made cursorily²² without a thorough analysis of the relevant statutory provisions. The learned Judge was prudent enough to say that “Discovery, under the Rules, and full evidence at trial, may lead the trial judge to a different conclusion than I have come to at this time”. (At page 5 of QL.)

²⁰ (1988), 18 C.E.R. 40 (F.C.T.D.).

²¹ [1988] F.C.J. No. 922 (T.D.) (QL).

²² “This motion came on very shortly, an immediate decision is necessary. As I have said, this particular fishery opens tomorrow. My reasons must therefore be brief”. (At page 3 of QL.)

confisqués par elle et que celle-ci en dispose comme faisant partie intégrante du navire.

Conclusion

Où que l’on se tourne, on ne trouve tout simplement aucun fondement, en droit ou dans les faits, justifiant la conclusion qu’un permis de pêche commerciale délivré pour un bateau de pêche commerciale en vertu de la *Loi sur les pêches* peut être considéré comme faisant partie d’un «moyen de transport» aux fins de sa saisie, de sa confiscation et de son aliénation en vertu de la *Loi sur les douanes*. Même s’il existait quelque ambiguïté, et je n’en vois aucune, elle devrait être interprétée en faveur de l’appelant. Ce serait en effet une extraordinaire conséquence que la valeur d’un permis délivré pour un navire soit comprise dans l’évaluation du navire lors de la confiscation alors que la valeur d’un permis délivré à l’exploitant d’un navire semblable ne l’est pas: assurément, les deux titulaires de permis seraient également à blâmer pour avoir contrevenu à la *Loi sur les douanes* en s’étant servis d’un navire semblable pour le transport de marchandises défendues, et cependant, l’amende imposée à l’un d’eux en vertu de la *Loi sur les douanes* serait plus de cinq fois supérieure à celle imposée à l’autre (485 000 \$ contre 85 000 \$).

Finalement, je tiens à faire de brefs commentaires sur la décision du juge Collier dans l’affaire *Joys et R. et autres*²⁰, sur laquelle se sont appuyés le juge Cullen dans l’arrêt *CCR Fishing Ltd. c. Canada*²¹ et le juge de première instance en l’espèce. En toute déférence, la conclusion du juge Collier que le permis faisant «partie intégrante» du moyen de transport était une remarque incidente, faite dans le cadre d’une requête en jugement déclaratoire, qui avait été rejetée pour des motifs visant la procédure. La décision à cet égard a été rendue rapidement²², sans analyse approfondie des dispositions législatives pertinentes. Le juge a eu la prudence de dire «Il se peut que l’enquête préalable qui aura lieu en vertu des Règles et la production de tous les éléments de

²⁰ (1988), 18 C.E.R. 40 (C.F. 1^{re} inst.).

²¹ [1988] F.C.J. n° 922 (1^{re} inst.) (QL).

²² «Cette requête vient tout juste d’être présentée et il est nécessaire de rendre une décision immédiatement. Comme je l’ai dit, la saison de pêche en question ouvre demain. Mes motifs doivent donc être brefs.» (Page 3 des motifs.)

preuve au procès amène le juge du procès à une conclusion différente de celle à laquelle j'en viens à cette étape-ci.» (Page 5 QL. des motifs.)

Disposition

I would therefore allow the appeal, reverse the judgment of the Trial Judge and, rendering the judgment that should have been delivered, I would allow plaintiff's action, declare that the commercial fishing licence issued in respect of the vessel *Lloyd B. Gore* shall not be considered as part of the vessel for purposes of evaluation under the *Customs Act* and order the Crown to pay to the appellant \$400,000 plus interest prescribed by the *Customs Act* and *Interest Rate for Customs Purposes Regulations* [SOR/86-1121, s. 3 (as am. by SOR/92-517, s. 1)] from May 18, 1989, to the date of payment.

I would also order that costs in this Court and in the Trial Division be paid by the respondent to the appellant and that such costs be, as agreed at the hearing by the parties, taxed on the basis of Column III of the new Federal Court Tariff B [as am. by SOR/95-282, s. 5] which came into force on September 1, 1995.

* * *

The following are the reasons for judgment rendered in English by

ROBERTSON J.A. (*concurring*): Narrowly defined, the question to be answered in this appeal is whether a commercial fishing licence is an "integral part" of a fishing boat for the purpose of valuing that boat as a "conveyance" seized and forfeited under the *Customs Act*, R.S.C., 1985 (2nd Supp.), c. 1. The boat in question is or was owned by the appellant and was used by him to import 22 tons of marijuana into this country. The boat was valued at \$85,000 and the licence at \$400,000.

I have had the distinct advantage of reading the reasons for judgment prepared by my colleagues. While I am attracted to the reasoning and result reached by Mr. Justice Marceau, I have arrived at the

a Dispositif

J'accueillerais donc l'appel, j'infirmes le jugement de première instance et, rendant le jugement qui aurait dû être rendu, j'accueillerais l'action du demandeur, je déclarerais que le permis de pêche commerciale délivré pour le navire *Lloyd B. Gore* ne doit pas être considéré comme faisant partie du navire aux fins de son évaluation en vertu de la *Loi sur les douanes* et j'ordonnerais à la Couronne de verser à l'appelant la somme de 400 000 \$ avec les intérêts prescrits par la *Loi sur les douanes* et le *Règlement sur le taux d'intérêts aux fins des douanes* [DORS/86-1121, art. 3 (mod. par DORS/92-517, art. 1)] à compter du 18 mai 1989 jusqu'à la date du paiement.

J'ordonnerais aussi que l'intimé paie à l'appelant les dépens dans cette Cour et dans la Section de première instance et que ces dépens soient, tel que les parties en ont convenu à l'audience, taxés en fonction de la colonne III du nouveau tarif B [mod. par DORS/95-282, art. 5] de la Cour fédérale, qui est entré en vigueur le premier septembre 1995.

f

* * *

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

LE JUGE ROBERTSON, J.C.A. (*souscrivant aux motifs du juge Décary, J.C.A.*): Définie succinctement, la question litigieuse en l'appel consiste à savoir si un permis de pêche commerciale fait «partie intégrante» d'un bateau de pêche aux fins de l'évaluation du bateau en tant que «moyen de transport» saisi et confisqué en vertu de la *Loi sur les douanes*, L.R.C. (1985) (2^e suppl.), ch. 1. Le bateau en question est ou était la propriété de l'appelant, et ce dernier s'en est servi pour importer 22 tonnes de marijuana dans notre pays. Le bateau était évalué à 85 000 \$ et le permis à 400 000 \$.

J'ai eu le net avantage de lire les motifs de jugement rédigés par mes collègues. Bien que je sois attiré par le raisonnement suivi et les conclusions tirées par le juge Marceau, je suis arrivé à la même

same conclusion as Mr. Justice Décary, substantially for the reasons he has given. I take this opportunity to focus specifically on the issue of statutory construction and the jurisprudence cited by both the learned Trial Judge and Mr. Justice Marceau.

One of the principal arguments advanced by the appellant was to the effect that penal statutes must be construed strictly. If a penal provision (in this case subsection 2(1) of the *Customs Act*), is reasonably capable of two interpretations, then the construction most favourable to the "accused" must be adopted. This, in my view, is not an accurate statement of the extant law. The so-called rule of strict construction comes into play only if attempts at a neutral interpretation suggested by section 12 of the *Interpretation Act*, R.S.C., 1985, c. I-21 leave reasonable doubt as to the meaning or scope of the text of the statute in question. Section 12 deems all legislation to be remedial and requires all provisions to be interpreted with a view to furthering the purpose of the legislation; see *Reference re ss. 193 and 195.1(1)(c) of the Criminal Code (Man.)*, [1990] 1 S.C.R. 1123, at page 1160; and *R. v. Hasselwander*, [1993] 2 S.C.R. 398, at page 413 quoting with approval *R. v. Goulis* (1981), 33 O.R. (2d) 55 (C.A.), at pages 59-60.

Having regard to the applicable canons of statutory construction, there are two ways in which a commercial fishing licence can be deemed part of the conveyance for purposes of valuation. If it can be said that "but for" the existence of the licence, the boat could not have been used as a means of conveying drugs, or that as a matter of law the licence in question is an "integral part" or "inherent feature" of the boat seized, then no ambiguity exists. Mr. Justice Décary addresses the "but for" approach in his reasons for judgment at page 16. As he notes:

... the evidence shows that there was no relationship between the use of the vessel which led to its seizure and the licence it was carrying. The vessel was seized at a time (August 17, 1988) when it was not fishing nor purporting to be fishing and when the season contemplated by the licence (from September 4, 1988 to September 24, 1988) had not yet begun.

conclusion que le juge Décary, essentiellement pour les motifs qu'il a donnés. Je profite de l'occasion pour me concentrer particulièrement sur la question de l'interprétation des lois et sur la jurisprudence citée par le juge de première instance et le juge Marceau.

L'un des principaux moyens de l'appelant est que les lois pénales s'interprètent restrictivement. Si une disposition pénale (en l'occurrence le paragraphe 2(1) de la *Loi sur les douanes*) se prête raisonnablement à deux interprétations, il faut adopter celle qui est la plus favorable à celui qui serait «susceptible d'être trouvé coupable d'infraction». À mon avis, ce n'est pas là un exposé exact du droit actuel. Ce que l'on appelle la règle de l'interprétation stricte n'entre en jeu que si l'interprétation neutre proposée par l'article 12 de la *Loi d'interprétation*, L.R.C. (1985), ch. I-21, laisse planer un doute raisonnable sur le sens ou la portée du texte de la loi en cause. Selon l'article 12, tout texte législatif est censé apporter une solution de droit et s'interprète de la manière compatible avec la réalisation de son objet; voir les arrêts *Renvoi relatif à l'art. 193 et à l'al. 195.1(1)c) du Code criminel (Man.)*, [1990] 1 R.C.S. 1123, à la page 1160, et *R. c. Hasselwander*, [1993] 2 R.C.S. 398, à la page 413 qui citent en l'approuvant l'arrêt *R. v. Goulis* (1981), 33 O.R. (2d) 55 (C.A.), aux pages 59 et 60.

Compte tenu des canons applicables de l'interprétation des lois, il y a deux façons dont un permis de pêche commerciale peut être réputé faire partie d'un moyen de transport à des fins d'évaluation. Si l'on peut dire que «n'était-ce» de l'existence du permis, le bateau n'aurait pu servir au transport des stupéfiants, ou qu'au point de vue du droit, le permis en cause fait «partie intégrante» ou est une «caractéristique inhérente» du bateau saisi, il n'y a alors aucune ambiguïté. Monsieur le juge Décary se penche sur l'approche du «n'était-ce de» dans ses motifs de jugement à la page 16. Comme il le souligne:

... la preuve montre qu'il n'y avait aucun lien entre l'utilisation du navire qui a conduit à sa saisie et le permis qu'il avait à bord. Le navire a été saisi à un moment (le 17 août 1988) où il ne faisait pas la pêche ni ne prétendait la faire et lorsque la saison envisagée dans le permis (du 4 septembre 1988 au 24 septembre 1988) n'avait pas encore débuté.

Clearly, the action in question, namely the importation of drugs, was in no way dependent on the existence of the licence, or the relationship between the licence and the fishing boat. Thus, it cannot be said that “but for” the commercial fishing licence the smuggling offence for which the boat was seized would not have been committed.

The second way in which the licence can be deemed part of the conveyance for purposes of valuation is if, as a matter of law, the commercial fishing licence is an integral part of the boat. It is common ground that the fishing boat in question clearly falls within the definition of “conveyance” prescribed by subsection 2(1) of the *Customs Act*: “conveyance means any vehicle, aircraft or water-borne craft or any other contrivance that is used to move persons or goods” (emphasis added). It is equally clear that a licence is not a conveyance within the meaning ascribed to that term by the *Customs Act*. What is not clear is whether the notion of a conveyance embraces a licensed conveyance; that is to say a licensed fishing boat. Strictly speaking the ambiguity does not arise from the statute *per se* but from our understanding of what is, or is not, an integral part of a fishing boat. Mr. Justice Marceau expresses the essence of the underlying issue at page 8:

The question, as I see it and as the Trial Judge saw it, is whether, in view of its essential features in law and its very special legal characteristics which distinguish it from a personal attribute, the commercial category “K” fishing licence that was in force in respect of the boat, and which had no separate existence from that of the boat, must be viewed as being an inherent feature of the boat with the result that the licence must necessarily go with the boat when seized. If the question is to be answered in the affirmative, then the boat, which was properly seized, is a “licensed boat” and its value has to be assessed accordingly.

As I view it, the answer to the above question hinges on the legal nature of a commercial fishing licence as issued under the *Fisheries Act*, R.S.C., 1985, c. F-14 and the *Pacific Fishery Regulations, 1984*, SOR/84-337 as amended. As a general observation, it is fair to say that the law surrounding the legal nature of a commercial fishing licence is not fully developed, nor was it fully argued before us on appeal. Nonetheless, there are a few propositions

Il est évident que l'acte en cause, soit l'importation de stupéfiants, ne dépendait en aucune façon de l'existence du permis, ni du lien entre le permis et le bateau de pêche. Ainsi, on ne peut dire que «n'était-ce du» permis de pêche commerciale, l'infraction de contrebande ayant motivé la saisie du bateau n'aurait pas eu lieu.

La seconde façon dont le permis peut être réputé faire partie du moyen de transport à des fins d'évaluation c'est si, en droit, le permis de pêche commerciale constitue une partie intégrante du bateau. Il n'est pas contesté que le bateau de pêche en cause est clairement visé par la définition de l'expression «moyen de transport» prescrite au paragraphe 2(1) de la *Loi sur les douanes*: «Tout véhicule, aéronef, navire ou autre moyen servant au transport des personnes ou des marchandises». Il est tout aussi clair qu'un permis n'est pas un moyen de transport selon le sens accordé à cette expression par la *Loi sur les douanes*. Ce qui n'est pas clair, c'est si la notion d'un moyen de transport s'étend à un moyen de transport muni d'un permis; c'est-à-dire un bateau de pêche muni d'un permis. Strictement parlant, l'ambiguïté ne procède pas de la loi en soi, mais de notre compréhension de ce qu'est, ou n'est pas, une partie intégrante d'un navire de pêche. Monsieur le juge Marceau a exprimé l'essence de la question sous-jacente à la page 8:

La question litigieuse, telle que le juge de première instance et moi-même l'avons perçue, consiste à savoir si, étant donné ses caractéristiques essentielles en droit et ses caractéristiques juridiques particulières qui le distinguent d'un attribut personnel, le permis de pêche commerciale de catégorie «K» qui avait été délivré pour le bateau, et qui n'avait aucune existence distincte de celle du bateau, doit être considéré comme une caractéristique inhérente à ce dernier de sorte qu'il doive nécessairement le suivre lorsqu'il est saisi. Si la réponse doit être affirmative, alors le bateau, qui a été régulièrement saisi, est un [TRADUCTION] «bateau muni d'un permis» et sa valeur doit être évaluée en conséquence.

À mon sens, la réponse à la question ci-dessus dépend de la nature juridique d'un permis de pêche commerciale délivré conformément à la *Loi sur les pêches*, L.R.C. (1985), ch. F-14 et au *Règlement de 1984 sur la pêche dans le Pacifique*, DORS/84-337 et ses modifications. Remarque générale, il est juste de dire que le droit applicable à la nature juridique d'un permis de pêche commerciale n'est pas entièrement établi, et il n'a pas été débattu de façon complète

which seem to be well accepted. The reasons of the Trial Judge below offer a convenient summary (at page 252):

Both parties are essentially in agreement regarding the nature of a licence, namely that it is a privilege to do something that would otherwise be illegal, but for the licence. It is also clear that the grant of a fishing licence or privilege vests no interest or property in the grantee. The jurisprudence is also clear that a fishing licence is an annual licence which does not carry with it a vested right to renewal, *Joliffe v. Canada*, [1986] 1 F.C. 511 (TD), and *Everett v. Canada (Minister of Fisheries and Oceans)* (1994), 169 N.R. 100 (F.C.A.), per Desjardins, J.A.

The Trial Judge's reasoning is to the effect that as "the licence goes with the registered owner" then it is part and parcel "or an integral part" of the "conveyance". Mr. Justice Marceau adopts a similar position in stating that the licence in question "had no separate existence from that of the boat". In my respectful opinion there is no support for this legal proposition. There is no property right or interest in a licence. Generally speaking, it remains always at the discretion of the Crown to issue, renew, alter, or amend a licence; (with respect to the revocation of a licence see *Comeau's Sea Foods Ltd. v. Canada (Minister of Fisheries and Oceans)*, [1995] 2 F.C. 467 (C.A.)). Therefore, there is no legal basis for the suggestion that a boat owner might effect a transfer of a licence simply by transferring ownership of the boat in respect of which it was issued. Furthermore, it appears that a licence can have an existence distinct from that of the boat in respect of which it was issued. In the case at hand the appellant sought and obtained approval to have the licence transferred from the *Lloyd George* to the *Viking Sky* (see Appeal Book, at pages 15-16). Admittedly, there are instances in which the Department has agreed to recognize the transfer of a licence where there has been a change in ownership of the boat, a view that has been endorsed by the courts. However, the fact that, in certain circumstances the Minister will recognize such a transfer, does not vest the boat owner with a power of transfer or mean that the licence is an integral aspect of the boat. The two cases cited by the Trial Judge and Mr. Justice Marceau are demonstrative of this reality and worthy of comment.

devant nous en appel. Néanmoins, certaines propositions semblent bien acceptées. Les motifs du juge de première instance offrent un utile résumé (à la page 252):

Les deux parties s'entendent essentiellement sur ce qu'est un permis, savoir le privilège de faire quelque chose qui serait illégal, si ce n'était du permis. En outre, l'octroi d'un permis de pêche ou d'un privilège ne confère de toute évidence aucun intérêt ou droit de propriété au titulaire. Il ressort aussi nettement de la jurisprudence que le permis de pêche a une durée d'un an et qu'il n'emporte pas de droit au renouvellement automatique: affaires *Joliffe c. Canada*, [1986] 1 C.F. 511 (1^{re} inst.), et *Everett c. Canada (Ministre des Pêches et des Océans)* (1994), 169 N.R. 100 (C.A.F.), motifs du juge Desjardins.

Selon le raisonnement du juge de première instance, comme «le permis suit le propriétaire immatriculé» il fait donc «partie intégrante» du «moyen de transport». M. le juge Marceau adopte une position similaire en déclarant que le permis en cause «n'avait aucune existence distincte de celle du bateau». À mon humble avis, rien n'appuie cette position juridique. Il n'existe aucun droit de propriété sur un permis. Généralement, il relève toujours du pouvoir discrétionnaire de la Couronne de délivrer, renouveler ou modifier un permis; (pour ce qui est de la révocation d'un permis, voir l'arrêt *Comeau's Sea Foods Ltd. c. Canada (Ministre des Pêches et des Océans)*, [1995] 2 C.F. 467 (C.A.)). Par conséquent, rien ne permet, juridiquement parlant, d'affirmer que le propriétaire d'un bateau effectue le transfert d'un permis simplement en transférant la propriété du bateau pour lequel il a été délivré. De plus, il semble qu'un permis peut avoir une existence distincte de celle du bateau pour lequel il a été délivré. En l'espèce, l'appelant a demandé et obtenu l'autorisation de faire transférer le permis du *Lloyd George* au *Viking Sky* (voir le Dossier d'appel, aux pages 15 et 16). Il est vrai qu'il existe des cas où le Ministère a consenti à reconnaître le transfert du permis lorsqu'il y a eu changement de propriété du bateau, un point de vue que les tribunaux ont adopté. Cependant, le fait que, dans certaines circonstances, le ministre reconnaît un tel transfert, ne confère pas au propriétaire du bateau une faculté de transfert, ni ne signifie que le permis est une caractéristique inhérente au bateau. Les deux affaires citées par M. le juge Marceau illustrent cette réalité et méritent des commentaires.

In *CCR Fishing Ltd. v. Canada*, [1988] F.C.J. No. 922 (T.D.) (QL), the plaintiff sought a declaration that it was entitled to a commercial fishing licence issued in respect of a boat. The Court clearly indicated at page 2 of its reasons, that such a request amounted to the Court being asked to “usurp the role of the Minister and the Department of Fisheries and Oceans”. The relevant facts are as follows. The plaintiff owned a fishing boat secured by mortgages held by the Bank of Montreal. The boat sank in Vancouver harbour, and the Bank was required to have it removed. The Bank entered into a salvage agreement with Sea West Holdings under which Sea West would raise and remove the boat in exchange for title to it. The Department, in its correspondence with the salvor, indicated that the licence had transferred with the boat, and the salvor could apply for a renewal licence. The salvor was ultimately denied a renewal licence because the boat had deteriorated and did not meet the licensing requirements. CCR contested the transfer of the licence and began the Court action. The Trial Judge determined that the Court should not interfere with the Minister’s exercise of discretion and that the licence had transferred to the new owners of the boat. As I understand it, this conclusion is perfectly in keeping with the Department’s policy of agreeing to the transfer of a licence when a licensed boat is sold by a secured creditor. This becomes more evident in the following case.

In *Waryk v. Bank of Montreal* (1990), 80 C.B.R. (N.S.) 44 (B.C.S.C.); affd (1991), 85 D.L.R. (4th) 514 (B.C.C.A.) the Bank of Montreal had provided loans to the plaintiff which had been secured by mortgages on his fishing boat. Originally, the parties agreed that the licence would be assigned to the Bank as part of its security. However, once they determined that a commercial fishing licence could not be assigned, the parties agreed that the plaintiff would be precluded from selling, assigning, transferring, or mortgaging the licence without the Bank’s approval. When the plaintiff was forced into bankruptcy, the Bank seized and sold the boat and purported to transfer the licence to the new owner as part of the sale. The plaintiff sought a declaration that the Bank had

Dans l’arrêt *CCR Fishing Ltd. c. Canada*, [1988] F.C.J. n° 922 (1^{re} inst.) (QL), la demanderesse demandait un jugement déclaratoire portant qu’elle avait droit au permis délivré pour le bateau concerné. La Cour a dit clairement, à la page 2 de ses motifs, qu’une telle requête équivalait à lui demander d’«usurper le rôle que la loi et la réglementation sur les pêches confèrent au ministre et au ministère des Pêches et Océans». Les faits pertinents sont les suivants. La demanderesse était propriétaire d’un bateau de pêche grêvé d’une hypothèque en faveur de la Banque de Montréal. Le bateau a coulé dans le port de Vancouver, et la banque a dû le faire enlever. Elle a conclu une entente de renflouage avec la Sea West Holdings en vertu de laquelle la Sea West renflouerait et enlèverait le bateau contre le titre de propriété du bateau. Le Ministère, dans la correspondance qu’il a échangée avec le sauveteur, a indiqué que le permis avait été transmis avec le bateau, et que le sauveteur pouvait en demander le renouvellement. Le sauveteur s’est finalement vu refuser le renouvellement parce que le bateau s’était détérioré et ne remplissait plus les exigences attachées au permis. La CCR a contesté le transfert du permis, et elle a engagé une action. Le juge de première instance a statué que la Cour ne devrait pas intervenir dans l’exercice du pouvoir discrétionnaire du ministre et que le permis avait été transmis aux nouveaux propriétaires du bateau. Si je comprends bien, cette conclusion est tout à fait en accord avec la politique du Ministère selon laquelle il consent au transfert d’un permis lorsque le bateau titulaire de ce permis est vendu à un créancier garanti. Cela devient plus évident dans le cas suivant.

Dans l’arrêt *Waryk v. Bank of Montreal* (1990), 80 C.B.R. (N.S.) 44 (C.S.C.-B.); confirmé par (1991), 85 D.L.R. (4th) 514 (C.A.C.-B.), la Banque de Montréal avait consenti au demandeur des prêts garantis par hypothèque sur son bateau de pêche. À l’origine, les parties avaient convenu que le permis serait transféré à la banque comme faisant partie de sa garantie. Cependant, lorsqu’elles ont déterminé qu’un permis de pêche commerciale ne pouvait être transféré, les parties ont convenu que le demandeur ne pourrait vendre, transférer ni hypothéquer le permis sans l’approbation de la banque. Lorsque le demandeur a été forcé de déposer son bilan, la banque a saisi et vendu le bateau et prétendu transférer le permis au nouveau propriétaire dans le cadre de la vente. Le demandeur

wrongly petitioned his company into bankruptcy, and compensation for the resultant losses including the loss of the commercial fishing licence. The Trial Judge found that the plaintiff was not wrongly forced into bankruptcy, and, *inter alia*, that he had no property interest in the commercial fishing licence at issue. It is apparent that the Minister approved the transfer of the licence to the new owner of the boat, as the Trial Judge went on to note the Departmental policy that, as with the sale of a licensed boat, if a mortgagee takes possession of a boat under its security, the Department will allow the licence to remain with the boat upon the change in ownership. This policy reflects the Department's wish to be equitable in its exercise of discretion, and its view that the Department "should not be a party which assists in enriching fishermen to the detriment of the fishermen's creditors." (Minutes of evidence of the policy and practice of the Department of Fisheries and Oceans during May 1983 to May 1985 as quoted in *Waryk*, *supra* at page 75.)

In my respectful opinion, these cases do not stand for the proposition that a commercial fishing licence is an integral part of a fishing boat. Rather, they demonstrate the extent to which the Department and the courts are prepared to protect the interests of third parties involved in the financing of the fishing industry. At the end of the day, I have not been persuaded that, as a matter of law or for that matter as a matter of commercial custom within the fishing industry itself, a commercial fishing licence can be or is regarded as an integral part of a fishing boat in respect of which that licence has been issued in the same way, for example, that title to a fixture passes with the ownership of land. Accordingly, I would allow the appeal as proposed by Mr. Justice Décary.

a a recherché un jugement déclaratoire portant que la banque avait contraint à tort sa compagnie à déposer son bilan, et il a demandé à être indemnisé des pertes consécutives, dont celle d'un permis de pêche commerciale. Le juge de première instance a conclu que le demandeur n'avait pas été à tort contraint à la faillite et, notamment, qu'il n'avait aucun droit de propriété sur le permis de pêche commerciale en cause. Il est évident que le ministre a approuvé le transfert du permis au nouveau propriétaire du bateau, car le juge de première instance a ensuite souligné la politique par laquelle le Ministère permet, lorsque le créancier hypothécaire prend possession d'un navire muni d'un permis en vertu de sa garantie, que le permis et le navire restent ensemble. Cette politique reflète le souhait du Ministère de rester équitable dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire, et son sentiment qu'il «doit éviter d'aider les pêcheurs à s'enrichir aux dépens de leurs créanciers». (Procès verbaux concernant la politique et la pratique du ministère des Pêches et des Océans au cours du mois de mai 1983 jusqu'au mois de mai 1985 comme il est dit à l'arrêt *Waryk*, précité, à la page 75.)

e À mon humble avis, ces affaires n'appuient pas la proposition selon laquelle un permis de pêche commerciale fait partie intégrante d'un bateau de pêche. Elles démontrent plutôt la mesure dans laquelle le Ministère et les tribunaux sont prêts à protéger les intérêts des tiers contribuant au financement de l'industrie de la pêche. Tout compte fait, on ne m'a pas convaincu que, sur le plan du droit aussi bien que de la pratique commerciale au sein de l'industrie de la pêche elle-même, un permis de pêche commerciale peut être ou est considéré comme faisant partie intégrante du bateau de pêche pour lequel il a été délivré de la même façon, par exemple, que le droit à un accessoire fixe est transmis avec la propriété du bien immobilier. Conséquemment, j'accueillerais l'appel comme le propose le juge Décary.