

T-2575-72

T-2575-72

**Corporation of Lower St. Lawrence Pilots
(Plaintiff)**

v.

The Queen (Defendant)

Trial Division, Noël A.C.J.—Quebec City, October 15 and November 6, 1973; Ottawa, March 22, 1974.

Maritime law—Pilotage dues—Mooring at place 8 miles outside Quebec Harbour because of danger at night in winter—Whether completion of services at that point—Claim for dues for additional one-third trip—Canada Shipping Act, s. 347; Quebec Pilotage District General By-law, Sch. A, s. 1(3), 3(1)—Claim for dues for second pilot during winter—Quebec Pilotage District General By-law, s. 15(9); Sch. A, s. 6.

The plaintiff, which represents certain Quebec licensed marine pilots, commenced action against the Crown to recover pilotage dues earned by the pilots over a period of nine years for (1) an amount equivalent to one-third of a trip which the Pilotage Authority ought to have collected on vessels anchored about eight miles below the eastern end of Quebec Harbour and (2) pilotage dues earned by second pilots employed on vessels by shipping lines during the winter navigation season which the Pilotage Authority ought to have collected. Plaintiff contended that, because of difficulty of vessels arriving at night to moor in Quebec City Harbour during the winter, the mooring in the Maheux River completes the services of the pilot under section 347 of the *Canada Shipping Act* and the vessel must, therefore, pay the full amount to that place. By virtue of section 1(3) of Schedule A of the Quebec Pilotage District General By-law pilotage dues must be paid for an additional one-third of a one-way trip for the pilotage zone located between the boundaries of St-Roch-des-Aulnaies and Quebec City. Regarding the second claim, the plaintiff contended that if the Authority assigns and the shipping line uses the services of two pilots, the line cannot obtain the services of the second pilot for less unless the By-laws clearly so provide.

Held, the action is dismissed. Regarding the first claim, when section 3(1) of Schedule A refers to payments of pilotage dues when a vessel is moored in a zone other than Quebec Harbour, it does not cover, as it is here, a mere temporary stop, made voluntarily, before reaching the end of the trip. Regarding the second claim, it is true that since the amendment, P.C. 1972-4 on January 11, 1972, the pilotage dues specified in Schedule A of the original General By-law are paid for services in respect of each pilot used in respect of each vessel. However, in 1957, by section 15(6) of the General By-law no vessel was allowed more than one pilot except in the case of a tug and tow when a pilot could

**La Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
(Demanderesse)**

a c.

La Reine (Défenderesse)

Division de première instance, le juge en chef adjoint Noël—Québec, les 15 octobre et 6 novembre 1973; Ottawa, le 22 mars 1974.

Droit maritime—Droits de pilotage—Mouillage à 8 milles à l'extérieur du port de Québec à cause du danger de la navigation nocturne l'hiver—Parvenu à cet endroit, les services étaient-ils accomplis—Réclamation de droits pour un tiers additionnel de voyage—Loi sur la marine marchande du Canada, art. 347; Règlement général de la circonscription de pilotage de Québec, annexe A, art. 1(3) et 3(1)—Réclamation de droits pour le second pilote pendant l'hiver—Règlement général de la circonscription de pilotage de Québec, art. 15(9); annexe A, art. 6.

La demanderesse, qui représente certains pilotes maritimes brevetés du Québec, a intenté une action contre la Couronne dans le but de recouvrer des droits de pilotage gagnés par les pilotes sur une période de neuf ans équivalent (1) à un tiers de voyage que l'Autorité de pilotage aurait dû percevoir de navires ayant mouillé à environ huit milles en deçà de la limite est du port de Québec et (2) aux droits de pilotage gagnés par le second pilote employé sur les navires par les armateurs au cours de la saison de navigation d'hiver que l'Autorité de pilotage aurait dû percevoir. La demanderesse a prétendu qu'à cause des difficultés que comporte le mouillage des navires la nuit dans le port de Québec pendant l'hiver, le pilote a accompli ses fonctions en mouillant à la rivière Maheux en vertu de l'article 347 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et que le navire doit, par conséquent, payer le plein montant à cet endroit. En vertu de l'article 1(3) de l'annexe A du Règlement général de la circonscription de pilotage de Québec, il doit être payé des droits de pilotage représentant un tiers additionnel d'un voyage d'aller pour la zone de pilotage sise entre les limites de St-Roch-des-Aulnaies et Québec. Quant à la deuxième réclamation, la demanderesse a prétendu que si l'Autorité désigne deux pilotes et si l'armateur utilise leurs services, celui-ci ne peut obtenir les services du second pilote pour une somme moindre, sauf disposition expresse du Règlement.

Arrêt: l'action est rejetée. Pour ce qui est de la première réclamation, lorsque l'article 3(1) de l'annexe A renvoie à des paiements de droits de pilotage pour l'amarrage d'un navire dans une zone autre que le port de Québec, il ne couvre pas, et c'est le cas en l'espèce, un simple arrêt provisoire avant de compléter le voyage. Quant à la deuxième réclamation, il est vrai que depuis la modification (C.P. 1972-4 du 11 janvier 1972), les droits de pilotage prévus à l'annexe A du Règlement général originaire sont payés pour les services de chaque pilote dont les services sont retenus par un navire. Cependant, en 1957, selon l'article 15(6) du Règlement général, il n'était pas affecté

be assigned to each vessel. When an amendment to section 15, by P.C. 1601, was enacted in 1960 allowing two pilots on a vessel during the winter season, there was also an amendment at the same time to section 6 of the Schedule which only increased the pilotage dues by a maximum of one hundred dollars. The law does not say the dues would be quadrupled as the plaintiff contended. Also, the services of the second pilot could be paid only by the shipping line to the pilot directly, since these amounts were obviously not included in the amount to be collected by the Superintendent.

ACTION.

COUNSEL:

Raynold Langlois and Guy Vaillancourt for plaintiff.

François Mercier, Q.C., and Paul M. Ollivier, Q.C., for defendant.

SOLICITORS:

Langlois, Drouin & Laflamme, Quebec City, for plaintiff.

Deputy Attorney General of Canada for defendant.

NOËL A.C.J.—Plaintiff, which was granted letters patent on May 9, 1960 by the Deputy Registrar General of Canada, represents licensed pilots carrying on their profession of pilotage on the St. Lawrence River and the Saguenay River, between Quebec City and Les Escoumins, one of its purposes being to control the administration of pilotage dues earned by the pilots but collected by employees or representatives of the Crown (either the federal Minister of Transport or the Superintendent) and returned to plaintiff (at least in part, since a certain sum is retained for costs incidental to pilotage, and another portion is reserved for the pilots' pension fund) for distribution to the pilots concerned.

By its action against Her Majesty the Queen the Corporation is seeking, according to its allegations, to recover pilotage dues earned by the pilots it represents (about 90 in all), which the Pilotage Authority would have mistakenly failed to collect. This claim in fact consists of two parts:

plus d'un pilote à un navire sauf dans le cas d'un remorqueur et d'une remorque auquel cas un pilote pouvait être affecté à chaque bâtiment. Lorsqu'une modification (C.P. 1601), apportée à l'article 15 en 1960, a permis d'affecter deux pilotes à un navire pendant la saison d'hiver, on a, par la même occasion, apporté une modification à l'article 6 de l'annexe qui augmentait les droits de pilotage de cent dollars au maximum. Mais il ne dit pas que les droits sont quadruplés comme l'a soutenu la demanderesse. En outre, les services du second pilote ne pouvaient être rémunérés que par l'armateur à ce pilote directement puisque ces montants ne tombaient évidemment pas dans le montant que devait percevoir le Surintendant.

ACTION.

AVOCATS:

Raynold Langlois et Guy Vaillancourt pour la demanderesse.

François Mercier, c.r., et Paul M. Ollivier, c.r., pour la défenderesse.

PROCUREURS:

Langlois, Drouin & Laflamme, Québec, pour la demanderesse.

Le sous-procureur général du Canada pour la défenderesse.

LE JUGE EN CHEF ADJOINT NOËL—La demanderesse, dont les lettres patentes ont été octroyées le 9 mai 1960 par le Sous-registraire général du Canada, représente les pilotes brevetés qui exercent leur profession de pilotage sur le fleuve St-Laurent et la rivière Saguenay, entre Québec et Les Escoumins et dont l'un des objets est de régir l'administration des droits de pilotage gagnés par eux mais perçus par des préposés ou agents de la Couronne (soit le ministre fédéral des Transports ou le Surintendant) et qu'on lui remet (du moins en partie, puisqu'une somme est retenue pour certains frais et dépenses nécessaires au pilotage et une autre est réservée au fonds de pension des pilotes) pour qu'elle les distribue aux pilotes concernés.

Cette Corporation exerce, par son action contre Sa Majesté la Reine, un recours qui, selon ses allégations, vise à récupérer des droits de pilotage gagnés par les pilotes qu'elle représente (environ 90) que l'Autorité de pilotage aurait erronément manqué de percevoir. Cette réclamation comporte en fait deux parties:

(1) first, the Corporation is claiming pilotage dues equivalent to a third of a trip, which were not collected by the Pilotage Authority on vessels anchoring in the Maheux River area, located between Ste. Pétronille and St. Laurent on the Île d'Orléans, which is a few miles (about 8 miles) beyond and below the eastern end of the Harbour of Quebec, and

(2) it is claiming pilotage dues earned by the second pilot employed by shipping lines during the winter navigation season, which the Pilotage Authority also, according to plaintiff, would have failed to collect.

The decision not to give pilots the right to collect their pilotage dues individually was taken by by-laws adopted by the officers of defendant. Thus, section 8 of the General By-law of the Pilotage District determined to whom pilotage dues would be paid and to whom they would actually be delivered. That section reads as follows:

8. (1) Pilotage dues shall be paid to the Authority and subject to subsection (2) shall be collected by the Superintendent.

(2) The Superintendent may authorize a pilot to collect pilotage dues.

(3) Pilotage dues collected by a pilot shall be paid to the Superintendent.

(4) The method and time of collection shall be as the Superintendent directs.

It should be noted at this point that the parties have agreed and admitted that if the Court decides that the Corporation has a valid claim regarding the pilotage dues equivalent to a third of the trip, the sum of \$26,833.06 with interest should be awarded. If the Court finds that the claim for pilotage dues for the second pilot used during the winter navigation season is also valid, the sum of \$1,944,728.11 with interest should be awarded.

It should also be mentioned that the parties have admitted, through their counsel, that the quantum of the Corporation's claim amounts to the figures stated below, depending on whether the case is subject to prescription of thirty years, five years or two years, without the par-

1) la Corporation réclame d'abord des droits de pilotage équivalant à un tiers de voyage qui n'ont pas été perçus par l'Autorité de pilotage pour des navires ayant mouillé dans la région de la rivière Maheux, située entre Ste-Pétronille et St-Laurent de l'Île-d'Orléans, par conséquent quelques milles à peine (environ 8 milles) en dehors et en bas de la partie Est du port de Québec, et

2) elle réclame les droits de pilotage gagnés par le second pilote employé par les armateurs au cours de la saison de navigation d'hiver que l'Autorité de pilotage aurait aussi, selon la demanderesse, failli de réclamer.

C'est par voie de règlements adoptés par ses officiers que la défenderesse a choisi de ne pas laisser aux pilotes individuellement le droit de percevoir leurs droits de pilotage. C'est en effet par l'article 8 du Règlement général de la circonscription de pilotage qu'on a ainsi déterminé à qui les droits de pilotage seront payés et à qui ils seront remis. Cet article se lit comme suit:

8. (1) Les droits de pilotage sont payés à l'Autorité et, sous réserve du paragraphe (2), sont perçus par le Surintendant.

(2) Le Surintendant peut autoriser un pilote à percevoir des droits de pilotage.

(3) Les droits de pilotage perçus par un pilote sont remis au Surintendant.

(4) Le mode et le moment de perception seront conformes aux instructions du Surintendant.

Il me faut indiquer, dès maintenant, que les parties se sont entendues et ont admis que si la Cour décidait que la réclamation de la Corporation est bien fondée pour ce qui est du tiers du pilotage, un montant de \$26,833.06 avec intérêts devrait être accordé. Si la Cour décidait que la réclamation pour les droits de pilotage du second pilote utilisé au cours de la saison de navigation d'hiver est aussi bien fondée, une somme de \$1,944,728.11 avec intérêts devrait être adjugée.

Il faut signaler que les parties, par leurs procureurs, ont aussi admis que le quantum de la réclamation de la Corporation se chiffre aux sommes ci-après indiquées selon que la cause est sujette soit à une prescription trentenaire, soit à celle de cinq ans ou de deux ans, sans que

ties admitting that any of these prescriptions in fact applies:

(1) Prescription of thirty years, in which case the entire quantum of the claim (as above stated) would not be prescribed;

(2) Prescription of five years:

(a) first part of claim \$19,977.46

(b) second part of claim \$1,413,279.98

(3) Prescription of two years:

(a) first part of claim \$8,035.86

(b) second part of claim \$544,188.78

At this point we should very briefly summarize certain facts submitted in evidence by plaintiff. The latter in fact summoned several pilots who were employed on vessels for which it claims the Pilotage Authority ought to have claimed an additional third of pilotage dues. The evidence indicates that these vessels were all scheduled during the winter period to go beyond the upstream boundary of the district, namely the Harbour of Quebec, on the way to Trois-Rivières or Montreal. These vessels all anchored in waters near the Maheux River, as we have seen, some miles below Ste. Pétronille on the Île d'Orléans, where according to certain witnesses, there was a stretch of water less affected by currents or shifting ice. This place of mooring was in all cases decided by the master, when the latter was informed that under the regulations he could not proceed upstream beyond the Quebec District, because of the lateness of his arrival, and that the cost involved, or even the difficulty of handling cargo at wharves in the Harbour of Quebec, and the risks resulting from ice in the Harbour, meant it would be safer and less costly to tie up in the Maheux River. The pilots who testified indeed stated that it was difficult for vessels arriving in the evening or at night to moor in the Quebec City Harbour during the winter season, as the shifting of ice impelled by the current or tides created a danger of drifting, and drawing alongside wharves in the Harbour involved considerable

les parties admettent que l'une ou l'autre de ces prescriptions s'applique:

1) Prescription trentenaire, et alors tout le quantum de la réclamation (déjà précisé) ne serait pas prescrit;

2) Prescription cinq ans:

(a) première partie de la réclamation \$19,977.46

(b) deuxième partie de la réclamation \$1,413,279.98

3) Prescription de deux ans:

(a) première partie de la réclamation \$8,035.86

(b) deuxième partie de la réclamation \$544,188.78

Il serait bon à ce stade de résumer très brièvement certains faits qui ont été mis en preuve par la demanderesse. Cette dernière a, en effet, fait entendre plusieurs pilotes qui ont été de service sur des navires pour lesquels elle prétend que l'Autorité de pilotage aurait dû réclamer un tiers additionnel de droits de pilotage. Cette preuve démontre que ces navires étaient tous destinés, pendant la période d'hiver, à franchir la limite en amont du district, soit le port de Québec, vers les Trois-Rivières ou Montréal. Ces navires ont tous mis l'ancre dans les parages de la rivière Maheux, comme nous l'avons vu, à quelques milles en bas de Ste-Pétronille de l'Île-d'Orléans, où il existait, selon certains témoins, un espace d'eau moins affecté par les courants ou le mouvement des glaces. Ce mouillage a, dans tous les cas, été décidé par le capitaine lorsque ce dernier fut informé qu'il ne pouvait, selon les règlements, naviguer en amont du district de Québec à cause de l'heure tardive d'arrivée et que la dépense prévue, ou même la difficulté d'amarrage à des quais dans le port de Québec et le danger provoqué par les glaces dans le port, rendaient le mouillage plus sûr et moins coûteux à la rivière Maheux. Les pilotes entendus ont, en effet, déclaré qu'il était difficile pour les navires arrivant le soir ou la nuit, de mouiller dans le port de Québec durant la saison d'hiver où le mouvement des glaces poussées par le courant ou les marées comportait un danger de dérive et que l'accostage aux

expenditures or outlays for vessels, for linemen or tugs when drawing alongside or casting off.

Plaintiff contends that in the circumstances the vessels, having moored in the Maheux River, had come as close to their destination as possible, and under section 347 of the *Canada Shipping Act*, set out below, "the service for which he (the pilot) was hired shall be held to be performed". It then says that the vessel must therefore pay the three thirds due for pilotage services having proceeded between Les Escoumins and the Maheux River, which implies that it has navigated within three pilotage zones in accordance with the provisions of section 1 of Schedule A of the Quebec Pilotage District General By-law. Section 347 of the *Canada Shipping Act* reads as follows:

347. Any licensed pilot may quit a ship that he has undertaken to pilot as soon as such ship is finally anchored or safely moored at its intended destination or *as near thereto as it is able to get at the time of its arrival* or as soon as the ship passes out of the pilotage district to which his licence extends, whichever happens first, whereupon the service for which he was hired shall be held to be performed. [Italics mine.]

Section 1 of Schedule A of the Quebec Pilotage District General By-law states that:

1. The dues payable for pilotage services are as follows:

(1) From Father Point to Quebec, or vice versa; or from Father Point to Port Alfred or Chicoutimi or vice versa; \$5.20 per foot draught plus three quarters of a cent per ton.

(2) From Quebec to Port Alfred or Chicoutimi or vice versa; \$6.50 per foot draught plus three quarters of a cent per ton.

(3) *For a one way trip, other than a movage within the Harbour of Quebec, between any two points lying between Quebec and a line drawn from St. Roch Pt. to Cape St. Joseph; one-third of the pilotage charge from Quebec to Father Point.* [Italics mine.]

(4) For a one way trip from any point within the limits prescribed in subsection (3) to any point not beyond Red Islet and Prince Shoal, or vice versa; two-thirds of the pilotage charge from Quebec to Father Point.

(5) For a one way trip from any point within the limits prescribed in subsection (3) to any point beyond Red Islet and Prince Shoal or vice versa; the full pilotage charge as

quais du port entraînait pour les navires, pour les hommes de ligne ou pour les remorqueurs à l'accostage ou au désaccostage, des dépenses ou déboursés importants.

^a La demanderesse prétend que les navires, ayant dans les circonstances mouillé à la rivière Maheux, étaient, dit-elle, parvenus au point le plus près de leur destination et que, selon les termes de l'article 347 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, reproduit ci-après, «le service pour lequel le pilote a été engagé est censé avoir été accompli». Le navire doit donc payer, ajoute-t-elle, trois tiers de droit de pilotage pour avoir franchi la distance entre Les Escoumins et la rivière Maheux, ce qui implique d'avoir navigué à l'intérieur de trois zones de pilotage conformément aux dispositions de l'article 1 de l'annexe «A» du Règlement général de la circonscription de pilotage de Québec. L'article 347 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* se lit comme suit:

347. Tout pilote breveté peut quitter un navire qu'il a entrepris de piloter dès que le navire est définitivement ancré ou amarré sans danger à son point de destination ou *aussi près de ce point qu'il peut parvenir au moment de son arrivée*, ou dès que le navire sort de la circonscription de pilotage à laquelle s'étend le brevet du pilote, selon ce qui se produit en premier lieu; et dès lors le service pour lequel le pilote a été engagé est censé avoir été accompli. [Les italiques sont de moi.]

L'article 1 de l'annexe «A» du Règlement général de la circonscription de pilotage de Québec déclare que:

1. Les droits à payer pour le pilotage sont les suivants:

^e (1) De Pointe-au-Père à Québec, ou inversement, ou de Pointe-au-Père à Port-Alfred ou Chicoutimi, ou inversement: \$5.20 par pied de tirant d'eau plus $\frac{3}{4}$ c. par tonneau de jauge.

(2) De Québec à Port-Alfred ou Chicoutimi, ou inversement: \$6.50 par pied de tirant d'eau plus $\frac{3}{4}$ c. par tonneau de jauge.

^h (3) *Pour un voyage d'aller, autre qu'un déplacement à l'intérieur du port de Québec, entre deux lieux situés entre Québec et une ligne tirée de la Pointe St-Roch au cap Saint-Joseph: le tiers du droit de pilotage exigé de Québec à Pointe-au-Père.* [Les italiques sont de moi.]

ⁱ (4) Pour un voyage d'aller à partir de tout lieu compris dans les limites prescrites au paragraphe (3) jusqu'à tout lieu ne se trouvant pas au delà de l'île Rouge ou du bas-fond Prince, ou inversement: les deux tiers du droit de pilotage exigé de Québec à Pointe-au-Père.

^j (5) Pour un voyage d'aller à partir de tout lieu compris dans les limites prescrites au paragraphe (3) jusqu'à tout lieu ne se trouvant au-delà de l'île Rouge ou du bas-fond Prince,

from Quebec to Father Point, if the vessel does not enter the Saguenay River, or as from Quebec to Port Alfred if the vessel enters the Saguenay River.

(6) For a one way trip between any two points lying between Father Point and Prince Shoal or Red Islet; one-third of the pilotage charge from Father Point to Quebec.

(7) For a one way trip from any point within the limits prescribed in subsection (6) to any point between Prince Shoal or Red Islet and a line drawn from St. Roch Pt. to Cape St. Joseph; or to any point in the Saguenay River not above Cape Trinity; or vice versa; two-thirds of the pilotage charge from Father Point to Quebec.

(8) For a one way trip from any point within the limits prescribed in subsection (6) to any point above Cape Trinity in the Saguenay River or vice versa; the full pilotage charge from Father Point to Port Alfred.

(9) For a one way trip from Port Alfred to Chicoutimi, or vice versa, one-third of the pilotage charge from Father Point to Port Alfred.

I pass over subsection (10), which deals with computation and taxation of dues payable under section 1, as this is of no assistance in settling plaintiff's claim.

Exhibit P-3 submitted by plaintiff, which is a map showing the river and its shoreline from Quebec City to Father Point, and a little beyond, contains letters and lines marking the limits of three zones. Section 1 of Schedule A of the dues payable describes the remuneration of a pilot for a journey between one or other of these lines. For example, for a pilot to be entitled to a pilotage third, the vessel must have navigated either from line "D" to line "C", from line "C" to line "E", or from line "E" to line "B". If the vessel navigated from line "D" to line "B", the pilot would be entitled to receive the three thirds of the pilotage charge provided.

The subparagraphs of the Schedule dealing with the Saguenay do not apply to the instant case. In support of its claim, however, plaintiff Corporation relies on subsections (3), (5), (6) and (8) of section 1. Subsection (3) states, as we have seen, that:

(3) For a one way trip, other than a movage within the Harbour of Quebec, between any two points lying between Quebec and a line drawn from St. Roch Pt. to Cape St. Joseph; one-third of the pilotage charge from Quebec to Father Point.

ou inversement: le plein droit de pilotage exigé de Québec à Pointe-au-Père si le navire n'entre pas dans la rivière Saguenay, ou celui exigé de Québec à Port-Alfred, s'il y entre.

(6) Pour un voyage d'aller entre deux lieux situés entre Pointe-au-Père et le bas-fond Prince ou l'île Rouge: le tiers du droit de pilotage exigé de Pointe-au-Père à Québec.

(7) Pour un voyage d'aller à partir de tout lieu compris dans les limites prescrites au paragraphe (6) jusqu'à tout lieu entre le bas-fond Prince ou l'île Rouge et une ligne tirée de la pointe Saint-Roch au Cap Saint-Joseph, ou jusqu'à tout lieu dans la rivière Saguenay non en amont du cap de la Trinité, ou inversement: les deux tiers du droit de pilotage exigé de Pointe-au-Père à Québec.

(8) Pour un voyage d'aller à partir de tout lieu compris dans les limites prescrites au paragraphe (6) jusqu'à tout lieu situé en amont du cap de la Trinité dans la rivière Saguenay, ou inversement; le plein droit de pilotage exigé de Pointe-au-Père à Port-Alfred.

(9) Pour un voyage d'aller de Port-Alfred jusqu'à Chicoutimi, ou inversement: le tiers du droit de pilotage exigé de Pointe-au-Père à Port-Alfred.

Je passe le paragraphe (10) qui traite du calcul et de la taxation des droits à payer en vertu de l'article 1 et qui n'est d'aucune utilité pour la solution de la réclamation de la demanderesse.

La pièce P-3 produite par la demanderesse, soit une carte qui trace le fleuve et sa berge de Québec jusqu'à Pointe-au-Père et même un peu au-delà, comporte des lettres et des traits ou lignes qui délimitent trois zones. L'article 1 de l'annexe A du tarif décrit la rémunération du pilote pour le trajet entre l'une ou l'autre de ces lignes. Par exemple, pour que le pilote ait droit à un tiers de pilotage, il faut que le navire ait navigué soit de la ligne «D» à la ligne «C» ou de la ligne «C» à la ligne «E» ou de la ligne «E» à la ligne «B». Si le navire a navigué de la ligne «D» à la ligne «B», le pilote a droit de recevoir les trois tiers des droits de pilotage prévus.

Les sous-alinéas de l'Annexe qui traitent du Saguenay ne s'appliquent pas à l'instance en cours. La Corporation demanderesse, cependant, pour soutenir sa réclamation, s'appuie sur les paragraphes (3), (5), (6) et (8) de l'article 1. Le paragraphe (3) déclare, comme nous l'avons vu, que

(3) Pour un voyage d'aller, autre qu'un déplacement à l'intérieur du port de Québec, entre deux lieux situés entre Québec et une ligne tirée de la Pointe St-Roch au cap Saint-Joseph: le tiers du droit de pilotage exigé de Québec à Pointe-au-Père.

must be paid for pilotage. Subsection (4) refers to two-thirds of the pilotage charge from Quebec to Father Point for a one way trip from any point within the limits prescribed in subsection (3) to any point not beyond Red Islet and Prince Shoal, or vice versa. Subsection (5) deals with a one way trip from any point within the limits prescribed in subsection (3) to any point beyond Red Islet and Prince Shoal or vice versa, for which the full pilotage charge is payable as from Quebec to Father Point, if the vessel does not enter the Saguenay River, or as from Quebec to Port Alfred, if the vessel enters the Saguenay River. Subsections (6), (7) and (8) deal in a similar fashion with a trip by a vessel in the opposite direction, that is from Father Point to Quebec.

Clearly, the subsection which particularly concerns this claim is subsection (3), which describes the pilotage zone located between boundaries "E" and "B", namely between St-Roch-des-Aulnaies and Quebec City. Plaintiff contends that a trip within this zone (this need not be, it maintains, from one boundary to the other, it can be to any point within the zone) gives a right to pilotage dues. According to plaintiff, Exhibit P-3 is only an illustration of the zone boundaries, and cannot replace the text of Schedule A. Plaintiff contends that pilotage dues are payable in all cases where a vessel is piloted from any point whatever within a zone, except for a movage within the Harbour of Quebec, which is excepted by subsection (3). In plaintiff's submission this is exactly what happens when, as here, ships stop in the Maheux River to remain overnight and proceed the following day into the Harbour of Quebec, and the pilot for such ships is therefore entitled to the third provided by Schedule A, since the navigation performed by the pilot is "between any two points lying between Quebec and a line drawn from St. Roch Pt. to Cape St. Joseph". Plaintiff submits that it follows from this provision that the pilot is entitled to be paid because he has provided pilotage within a zone, without necessarily crossing it.

doit être payé pour le pilotage. Le paragraphe (4) parle de deux tiers du droit de pilotage exigé de Québec à Pointe-au-Père pour un voyage d'aller à partir de tout lieu compris dans les limites prescrites au paragraphe (3) jusqu'à tout lieu ne se trouvant pas au-delà de l'île Rouge ou du bas-fond Prince ou inversement. Le paragraphe (5) traite d'un voyage d'aller à partir de tout lieu compris dans les limites prescrites au paragraphe (3) jusqu'à tout lieu se trouvant au-delà de l'île Rouge ou du bas-fond Prince ou inversement pour lequel le plein droit de pilotage exigé de Québec à Pointe-au-Père si le navire n'entre pas dans la rivière Saguenay ou celui exigé de Québec à Port-Alfred, s'il y entre, est payable. Les paragraphes (6), (7) et (8) traitent de la même façon le voyage d'un navire en sens inverse, soit de Pointe-au-Père à Québec.

Le paragraphe qui intéresse plus particulièrement la présente réclamation c'est évidemment le paragraphe (3) qui décrit la zone de pilotage située entre les limites «E» et «B», soit entre St-Roch-des-Aulnaies et Québec. La demanderesse soutient qu'un voyage à l'intérieur de cette zone (il n'est pas nécessaire, ajoute-t-elle, que ce voyage soit d'une limite à l'autre de cette zone, cela peut être à tout point à l'intérieur) donne droit à la rémunération d'un service de pilotage. La pièce P-3, selon la demanderesse, est uniquement une illustration des limites de zones et ne doit pas remplacer le texte de l'Annexe A. La demanderesse soutient qu'un droit de pilotage est dû dans tous les cas où un navire est piloté de n'importe quel endroit situé dans une zone, sauf pour ce qui est d'un déplacement dans le port de Québec, dont le paragraphe (3) fait exception. Or, selon la demanderesse, c'est bien ce qui se produit dans le cas où les navires, comme ici, se sont arrêtés à la rivière Maheux pour y passer la période de la nuit pour se rendre le lendemain dans le port de Québec et, par conséquent, le pilote de ces navires a droit au tiers prévu à l'Annexe A puisqu'il s'agit là d'une navigation effectuée par le pilote «entre deux lieux situés entre Québec et une ligne tirée de la Pointe St-Roch au cap Saint-Joseph». Il s'infère de ce texte, selon la demanderesse, que ce pilote a droit à sa rémunération parce qu'il a fait du pilotage à l'intérieur d'une zone sans que nécessairement il la franchisse.

First, it should be noted that the wording of the section and its subsections contains ambiguities in some respects, and its interpretation is not free from difficulty. Furthermore, the by-laws relating to plaintiff's second claim, those under which it is claiming payment of double pilotage dues, are not expressed as precisely as they could have been. We shall deal with this matter below; for the moment, let us consider the claim for an additional third on account of ships stopping in the Maheux River.

We have seen that this location is some eight miles east of the Harbour of Quebec, and that stopping there is determined by the master, when in winter his vessel arrives too late at night to go on to Trois-Rivières or Montreal. Should this be regarded, as plaintiff suggests, as his point of destination, or "as near thereto as it is able to get at the time of its arrival . . . whereupon the service for which he was hired shall be held to be performed", according to section 347 of the *Canada Shipping Act*? I do not think it can be said that a pilot whose ship stops for a few hours at night, in these circumstances, has performed his pilotage services and is entitled to the three third pilotage charge for the trip from Father Point to Quebec. To begin with, the trip in my view is incomplete, since here "Quebec" means the Harbour of Quebec, the eastern boundary of which is located some miles upstream from Maheux River; and furthermore, the pilotage services cannot be regarded in the circumstances as having been performed, nor in fact have they been performed. By paying wharfage charges the vessel could have gone as far as a wharf in the Harbour of Quebec, or even anchored there. Its master preferred, however, for very good reasons, to decide otherwise and halted his vessel at Maheux River for a few hours, to wait for daylight, and then cross the Harbour of Quebec and proceed to Montreal. The evidence is that pilots never left a ship at Maheux River, though steps might have been taken to enable them to do so if their pilotage services had been completed, or if at that stage the vessel had reached its destination point, as determined by section 347 of the *Canada Shipping Act*. I think it is

Disons dès maintenant que la rédaction de l'article et de ses sous-alinéas contient, sous certains aspects, des équivoques et son interprétation n'est pas libre de certaines difficultés.

a D'autre part, les règlements qui concernent la deuxième réclamation de la demanderesse, ceux en vertu desquels elle réclame le paiement d'un double pilotage, ne sont pas exprimés avec autant de précision qu'ils auraient pu l'être. b Nous en parlerons un peu plus loin. Pour l'instant, examinons la réclamation pour le tiers additionnel réclamé pour les bateaux qui se sont arrêtés à la rivière Maheux.

c Nous avons vu que cet endroit se trouve à quelque huit milles à l'Est du port de Québec, arrêté décidé par le capitaine, lorsque, pendant l'hiver, son navire arrive trop tard le soir pour pouvoir procéder vers les Trois-Rivières ou Montréal. Doit-on voir là, tel que suggéré par la demanderesse, son point de destination ou «aussi près de ce point qu'il peut parvenir au moment de son arrivée et que . . . dès lors, le service pour lequel le pilote a été engagé est censé avoir été accompli» selon le contexte de l'article 347 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Je ne crois pas que l'on puisse dire que le pilote dont le navire s'arrête pendant quelques heures la nuit, dans ces circonstances, ait accompli son service de pilotage et qu'il ait droit de percevoir les trois tiers des droits prévus pour le voyage de Pointe-au-Père à Québec. Il s'agit en effet, selon moi, d'abord d'un voyage incomplet puisque «Québec» ici veut dire le port de Québec dont la limite du côté Est se situe à quelques milles en amont de la rivière Maheux et ensuite les services de pilotage ne peuvent, dans les circonstances, être considérés comme ayant été accomplis, ni, en fait, le sont-ils. En effet, le navire aurait pu, en payant les frais d'accostage, se rendre jusqu'à un quai dans le port de Québec, ou même y être ancré. Son capitaine a, cependant, préféré, et pour d'excellentes raisons, en décider autrement en retirant son navire pendant quelques heures à la rivière Maheux pour y attendre le jour et ensuite traverser le port de Québec et procéder vers Montréal. La preuve révèle que les pilotes ne quittaient jamais le navire à rivière Maheux bien que des moyens auraient pu être pris pour leur permettre de le faire si leur service de

clear that a vessel which stopped at the Maheux River under such circumstances would only be interrupting a trip which, had there been no prohibition against sailing to Trois-Rivières or Montreal from the Harbour of Quebec at night, could have been carried on in short order and without making the stop—a trip, I repeat, which would continue some hours later, enabling the vessel, as we have seen, to arrive in Quebec City at daybreak and continue its progress toward Montreal. It is thus not surprising that for almost nine years the parties involved have never considered that the trip was completed at the Maheux River stage, and the pilotage service performed, even within the meaning of section 347 of the *Canada Shipping Act*. It is true that the pilots remained on board the vessel during the stop at Maheux River, one sleeping while the other attended to the anchors, or anchoring. They were however paid while so detained in accordance with section 3(1) of Schedule A, which reads as follows:

3. (1) If, at the request of the Master or Agent, a pilot is detained on board a vessel for more than one hour, for any reason other than stress of weather or an accident for which the pilot is responsible, he shall be paid a detention allowance of \$3.00 per hour for each additional hour over one hour, but he shall be paid not more than \$25.00 for each calendar day while so detained.

It is also true there is not necessarily any inconsistency between the fact that a pilotage service is carried on and that a detention allowance is paid. The aforementioned section 3(1) in fact indicates that in some cases payment of such an allowance may be required, without remuneration for the pilotage service being payable, while in other cases the detention allowance and remuneration for pilotage service may both be payable. It seems to me, however, that when section 3(1) of the Schedule refers to pilotage dues when a vessel is moved in a zone other than the Harbour of Quebec, it does not cover, as it is here, a mere temporary stoppage, made voluntarily, before reaching the end of the trip from Father Point to Quebec, or vice versa. If, as I find to be the case, the pilotage service is not completed at that stage within the meaning

pilotage avait été complété ou si le navire avait alors atteint son point de destination, tel que déterminé par l'article 347 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Il est, je crois, clair qu'un navire qui s'arrêtait à la rivière Maheux dans ces circonstances ne faisait qu'interrompre un voyage qui, sans la prohibition de circuler la nuit du port de Québec vers les Trois-Rivières ou Montréal, aurait pu se faire rapidement et sans arrêt, voyage, je le répète, qui devait se continuer quelques heures plus tard pour permettre au navire, comme nous l'avons vu, d'arriver à Québec au lever du jour et continuer son parcours vers Montréal. Il n'est donc pas étonnant que pendant près de neuf ans les parties en cause n'aient jamais considéré que le voyage au stade de la rivière Maheux fut terminé et le service de pilotage accompli même au sens de l'article 347 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Les pilotes, il est vrai, restaient à bord du navire pendant l'arrêt à la rivière Maheux, l'un dormant pendant que l'autre surveillait les ancres ou l'ancrage. Ils étaient cependant rémunérés à titre de retenue «en vertu de l'article 3(1) de l'Annexe A qui se lit comme suit:

3. (1) Si, à la demande du capitaine ou de l'agent, un pilote est retenu pendant plus d'une heure à bord d'un navire pour toute raison autre que le mauvais temps ou un accident dont il est responsable, il lui est versé une allocation de retenue de \$3 pour chaque heure en sus de ladite heure, sans toutefois qu'il puisse lui être payé plus de \$25 pour chaque jour civil à titre de retenue.

Il est vrai qu'il n'y a pas nécessairement incompatibilité entre le fait qu'un service de pilotage soit accompli et qu'une retenue soit payée. L'article 3(1) précité, en effet, démontre que le paiement d'une retenue peut être, dans certains cas, exigé sans que la rémunération pour le pilotage soit exigible et, dans d'autres cas, l'allocation de retenue, et la rémunération pour le service de pilotage peuvent être exigées à la fois. Il me semble, cependant, que lorsqu'à l'article 3, paragraphe (1) de l'Annexe l'on parle de droits de pilotage lorsqu'un navire se déplace dans une zone autre que le port de Québec, il ne peut pas s'agir, comme ici, d'un simple arrêt transitoire volontairement décidé avant d'atteindre la fin de la course de Pointe-au-Père à Québec ou inversement. Si, comme je le décide, le service de pilotage n'est pas alors accompli en

of section 347 of the Act, the dues payable to the Corporation for the entire journey from Les Escoumins to Quebec, across three zones or vice versa in accordance with Schedule A, are fixed at payment of the three third pilotage charge for a vessel going from Father Point to Quebec, or vice versa, as stated in the Schedule, and not four thirds, as claimed by plaintiff. It appears to me that pilotage services for a trip from Quebec to Les Escoumins, or vice versa, are based essentially on the principle of a trip between these two points, not on the time taken to cover the distance. It is true that the distance has been divided into sectors (see Exhibit P-3, the map, and the subsections of section 1 of the Schedule), but a total charge of three thirds (3/3) has been imposed for the entire distance, comprising these sectors.

Trips comprising the entire distance, for which a rate is provided, such as those involved in this claim, are not, even though charges are provided for movement of a vessel subsection (3) of section 1 of the Schedule, by the terms of the Act and the relevant regulations, transformed into a fractured or cut-down trip where, as in this case, the vessels drop anchor in Maheux River, and the total charges for pilotage services are consequently not increased by an additional third when, as here, a short stop of a few hours during the night is made only to give vessels a shelter or refuge during the winter, on a purely temporary basis, which is safer and less costly than they would have had in the Harbour of Quebec. Plaintiff's claim for a pilotage third must therefore be dismissed.

We must now consider plaintiff's second claim for the sum of \$1,944,728.11 as remuneration for pilotage services provided by the second pilot assigned by the Pilotage Authority, whose services were accepted and used by shipping lines during the winter season between 1960 and 1970, inclusive.

Here the Court must decide what pilots whose services were accepted and used by mas-

vertu de l'article 347 de la Loi, les droits à payer à la Corporation pour le trajet complet des Escoumins à Québec, à travers les trois zones ou inversement selon l'Annexe A, sont fixés à un paiement de trois tiers de droits de pilotage pour un navire qui se rend de Pointe-au-Père à Québec, ou inversement, tel qu'énoncé dans cette Annexe, et non de quatre tiers, tel que le réclame la demanderesse. Il me paraît, en effet, que les services de pilotage pour un voyage de Québec aux Escoumins, ou en sens inverse, sont fondés essentiellement sur le principe du voyage entre ces deux points et non sur celui du temps pour le parcourir. On a, il est vrai (selon la pièce P-3, la charte et les paragraphes de l'article 1 de l'Annexe) divisé cette distance en secteurs mais pour la totalité de ce parcours comprenant ces secteurs, l'on a établi une charge totale de trois tiers (3/3).

Les voyages comportant la totalité du parcours, pour lesquels un tarif est fixé, comme ceux dont il s'agit dans la présente réclamation, ne sont pas, même si des droits sont prévus pour le déplacement d'un navire au paragraphe (3) de l'article 1 de l'Annexe, par les termes de la Loi et de la réglementation pertinente, transformés en un voyage tronqué dans les cas, comme ici, où les navires mouillent l'ancre à la rivière Maheux et les droits totaux pour les services de pilotage prévus ne sont pas, par conséquent, accrus par un droit additionnel d'un tiers lorsque, comme ici, le court arrêt de quelques heures la nuit n'est fait que pour donner aux navires, pendant l'hiver, un abri ou refuge simplement transitoire plus sûr et moins dispendieux que celui qu'ils auraient dans le port de Québec. La réclamation de la demanderesse pour le tiers de droits de pilotage doit donc être rejetée.

Examinons maintenant la seconde réclamation de la demanderesse par laquelle elle réclame la somme de \$1,944,728.11 à titre de rémunération pour les services de pilotage rendus par le second pilote assigné par l'Autorité de pilotage et dont les services ont été acceptés et utilisés par l'armateur durant la saison d'hiver entre 1960 et 1970 inclusivement.

Il s'agit de décider ici ce que les pilotes dont les services ont été acceptés et utilisés par le

ters during the winter season are entitled to receive as remuneration during that season by virtue of section 1 of Schedule A, set out above, and any increase from either of the amounts prescribed in paragraphs (a) and (b) of section 6, for winter navigation, and in addition the surcharge provided for by section 7. Sections 6 and 7 of Schedule A read as follows:

6. During the period from the 1st day of December to the 8th day of April next following, the dues prescribed in section 1 of this Schedule shall be increased by the lesser of

- (a) the amount of the dues payable under that section, or
- (b) one hundred dollars.

Surcharge

7. In addition to the dues set out in this Schedule there is payable in each case the following surcharge:

- (a) on charges for movages, fifty per cent; and
- (b) on all other pilotage charges, eight per cent.

Between 1960 and 1970 during the winter season the Pilotage Authority or the Superintendent collected a single payment of the sum payable under section 1 of Schedule A for pilotage dues, plus a single payment of the lesser of the sum payable under that section, or \$100.

Plaintiff says that that was not the full remuneration for pilotage which ought to be collected for each pilot assigned to a vessel, whose services were accepted and used by the master of the vessel. It indeed maintains that in the case of a trip between Les Escoumins and Quebec City during the winter season, the remuneration which ought to have been collected should be twice the pilotage dues specified in section 1 of the Schedule, and twice the surcharge provided by section 6, the whole increased by the surcharge provided in section 7 of the Schedule. Plaintiff's contention is that pilotage dues represent the remuneration for service rendered by each pilot, and that if the Authority assigns, and the shipping line uses, the services of two pilots, the line cannot obtain the services of the second pilot for less unless the by-laws clearly so provide.

The sum of \$1,944,728.11 was arrived at on the basis of pilotage cards produced by a number of pilots, the parties agreeing to stipulate that if all the cards in question were pro-

capitaine durant la saison d'hiver ont le droit de recevoir comme rémunération durant cette saison en vertu de l'article 1 de l'Annexe A, que nous avons reproduit plus haut, telle qu'augmentée par l'un ou l'autre des montants prescrits aux alinéas a) et b) de l'article 6, pour la navigation d'hiver, et en plus la surtaxe prévue à l'article 7. Voici ces articles 6 et 7 de l'Annexe A:

6. Pendant la période comprise entre le 1^{er} décembre et le 8 avril suivant, les droits prescrits à l'article 1^{er} de la présente Annexe seront augmentés du plus petit des montants suivants:

- a) Le montant des droits exigibles en vertu dudit article; ou
- b) Cent dollars.

Surtaxe

7. En plus des droits prévus dans la présente annexe, la surtaxe suivante est exigible dans tous les cas:

- a) Sur les droits de déplacement, cinquante pour cent;
- b) Sur tous les autres droits de pilotage, huit pour cent.

L'Autorité de pilotage ou le Surintendant a perçu, entre 1960 et 1970, pendant la saison d'hiver, une fois le montant des droits de pilotage prévus à l'article 1 de l'Annexe A plus une fois le plus petit du montant exigible en vertu de cet article, ou du montant de \$100.

La demanderesse déclare que ce n'est pas là la pleine rémunération pour pilotage qui devait être perçue pour chaque pilote assigné à un navire et dont les services ont été acceptés et utilisés par le capitaine du navire. Elle soutient, en effet, que dans le cas d'un trajet entre Les Escoumins et Québec durant la saison d'hiver, la rémunération qui aurait dû être perçue devrait être deux fois les droits de pilotage prévus à l'article 1 de l'Annexe et deux fois la surcharge prévue à l'article 6, le tout majoré par la surtaxe prévue à l'article 7 de l'Annexe. La prétention de la demanderesse est que le droit de pilotage constitue la rémunération pour le service rendu par chaque pilote et que si l'Autorité de pilotage assigne et l'armateur utilise les services de deux pilotes, l'armateur ne peut obtenir les services du deuxième pilote à rabais à moins que les règlements ne le stipulent clairement.

La somme de \$1,944,728.11 fut établie par l'entremise de fiches de pilotage produites par un certain nombre de pilotes, les parties s'étant ensuite entendues pour déclarer que si toutes les

duced, they would amount to the aforementioned sum, and the latter represents the sums which plaintiff claims defendant ought to have collected. The necessary information for arriving at pilotage dues in the cases under consideration here is obtained by application of section 7 of the Quebec Pilotage District General By-law, which requires that a pilotage card be kept. That section reads as follows:

7. (1) On boarding a vessel the pilot shall ascertain from the master or officer-in-charge the draught, registered tonnage and other information required to complete the pilotage card supplied by the Authority.

(2) The completed pilotage card shall be signed by the master or officer-in-charge and by the pilot and shall be delivered by the pilot to the Superintendent as soon as practicable thereafter.

It should be added that once the pilotage card is completed in accordance with section 7, it is delivered to the Authority or to one of defendant's officers, who computes the dues payable, and the latter are collected by the Superintendent, in accordance with section 8 of the Quebec Pilotage District General By-law, which reads as follows:

Collection of Pilotage Dues

8. (1) Pilotage dues shall be paid to the Authority and subject to subsection (2) shall be collected by the Superintendent.

(2) The Superintendent may authorize a pilot to collect pilotage dues.

(3) Pilotage dues collected by a pilot shall be paid to the Superintendent.

(4) The method and time of collection shall be as the Superintendent directs.

This section apparently means that pilotage dues must be paid to the Authority and collected by the Superintendent, that is by servants of the Crown, who are required to receive and collect these dues for and on behalf of pilots in the district in question. This seems to me to be a statutory obligation, resulting in a kind of forced mandate, applicable both to the Crown servants in question and the pilots concerned.

As we have seen, according to plaintiff defendant did not collect the pilotage dues it

fiches en question étaient produites, la somme ci-haut mentionnée serait atteinte et représenterait des montants que la demanderesse prétend que la défenderesse aurait dû percevoir. Les renseignements nécessaires pour établir les droits de pilotage dans les cas qui nous concernent ici sont obtenus par l'application de l'article 7 du Règlement général de la circonscription de pilotage de Québec qui requiert la confection d'une fiche de pilotage. Cet article se lit comme suit:

7. (1) Dès qu'il monte à bord d'un navire, le pilote doit s'enquérir, auprès du capitaine ou de l'officier responsable, du tirant d'eau, de la jauge au registre et de tous autres détails nécessaires pour remplir la fiche de pilotage fournie par l'Autorité.

(2) Une fois remplie, la fiche de pilotage est signée par le capitaine ou l'officier responsable et par le pilote, et ce dernier la remet le plus tôt possible au Surintendant.

Il faut ajouter qu'une fois la fiche de pilotage complétée selon l'article 7, elle est remise à l'Autorité ou à l'un des officiers de la défenderesse, qui calcule les droits payables et la perception en est faite par le Surintendant, selon l'article 8 du Règlement général de la circonscription de pilotage de Québec qui se lit comme suit:

Perception des droits de pilotage

8. (1) Les droits de pilotage sont payés à l'Autorité et, sous réserve du paragraphe (2), sont perçus par le Surintendant.

(2) Le Surintendant peut autoriser un pilote à percevoir des droits de pilotage.

(3) Les droits de pilotage perçus par un pilote sont remis au Surintendant.

(4) Le mode et le moment de perception seront conformes aux instructions du Surintendant.

Il ressort de cet article, semble-t-il, que les droits de pilotage doivent être payés à l'Autorité et perçus par le Surintendant, soit des préposés de la Couronne, qui ont l'obligation de recevoir et de percevoir ces droits pour et au nom des pilotes de la circonscription concernée. Il me paraît qu'il s'agit là d'une obligation statutaire comportant une sorte de mandat forcé s'imposant et aux préposés de la Couronne concernés et aux pilotes intéressés.

Or, comme nous l'avons vu, la défenderesse n'aurait pas, selon la demanderesse, perçu tous

ought to have collected. Plaintiff's contentions on this matter are clearly set out in certain paragraphs from its statement of claim reproduced below:

29. The pilotage service performed by the second pilot entitles him to the remuneration fixed by the rate schedule in Schedule A of the General By-law, i.e. the pilotage dues computed in accordance with sections 1, 2, 3 and 4 of Schedule A, plus the winter surcharge specified in s. 6 of that Schedule;

30. The Superintendent of the said Authority did not collect the remuneration due for the second pilot as fixed by Schedule A of the General By-law, thus depriving plaintiff on behalf of its members of the remuneration owed each second pilot;

31. By a mistaken interpretation and application of its General By-law, as amended, the said Pilotage Authority occasioned loss to plaintiff on behalf of its members;

32. Furthermore, since amendment of the Quebec Pilotage District General By-law, approved by Order in Council (P.C. 1972-4) on January 11, the pilotage dues specified in Schedule A of the original General By-law are paid for the services of each pilot whose services are accepted on a vessel;

33. The remuneration of which the pilots were deprived as a result of the negligence and carelessness of defendant's agents and servants amounts to \$1,944,728.11.

It is true that since the adoption of Order in Council P.C. 1972-4 on January 11, 1972, the pilotage dues specified in Schedule A of the original General By-law are paid for services, and the stipulation is made: "of each pilot used in respect of each vessel". However, a clear statement of this was required.

The text of the General by-law applicable to the period involved here is less explicit. Nevertheless, in plaintiff's submission, this by-law gives both pilots the right to each receive the pilotage dues specified in section 1 of the Schedule, as well as the amount specified in section 6 of that Schedule.

One must appreciate that in 1957 section 15(6) of the General By-law under consideration provided that "No vessel shall be allowed more than one pilot, but in the case of a tug and tow a pilot may be assigned to each vessel; in such case, the Superintendent shall direct which of the pilots shall be in charge."

les droits de pilotage qu'elle aurait dû percevoir. Les prétentions de la demanderesse à ce sujet sont clairement alléguées dans quelques paragraphes de sa déclaration reproduits ci-après:

^a 29. Le service de pilotage performé par le second pilote lui donne le droit à la rémunération fixée par le tarif de l'annexe A du Règlement général, i.e. le droit de pilotage calculé suivant les articles 1, 2, 3 et 4 de l'annexe A majorés de la surcharge hivernale prévue à l'article 6 de cette annexe;

^b 30. Le surintendant de ladite Autorité n'a pas perçu la rémunération exigible pour le second pilote telle que fixée par l'annexe A du Règlement général privant ainsi la demanderesse à l'acquit de ses membres de la rémunération redevable à chaque second pilote;

^c 31. C'est par erreur d'interprétation et par une application erronée de son Règlement général et de ses amendements que ladite Autorité de pilotage causait un préjudice à la demanderesse à l'acquit de ses membres;

^d 32. Par ailleurs depuis la modification au Règlement général de la Circonscription de pilotage de Québec, ratifié par arrêté-en-conseil (C.P. 1972-4) le 11 janvier, les droits de pilotage prévus à l'annexe A du Règlement général originaire sont payés pour les services de chacun des pilotes dont les services sont retenus sur un navire;

^e 33. La rémunération dont les pilotes ont été privés comme conséquence de la négligence et de l'incurie des agents et préposés de la défenderesse se chiffre à \$1,944,728.11;

^f Il est vrai que depuis l'adoption de l'arrêté-en-conseil C.P. 1972-4 du 11 janvier 1972, les droits de pilotage prévus à l'Annexe A du Règlement général originaire sont payés pour les services et l'on précise «de chaque pilote dont les services sont retenus pour un navire». Il a fallu, cependant, un texte qui le dise clairement.

^g Le texte du Règlement général qui s'applique à la période en cause, cependant, est moins explicite. Ce règlement, cependant, selon la demanderesse, donne aux deux pilotes le droit de recevoir chacun les droits de pilotage prévus à l'article 1 de l'Annexe ainsi que le montant prévu à l'article 6 de cette Annexe.

^j Il faut, cependant, concevoir qu'en 1957, selon l'article 15(6) du Règlement général en cause, il était dit qu'«Il n'est pas affecté plus d'un pilote à un navire mais, dans le cas d'un remorqueur ou d'une remorque, il peut en être affecté un à chaque bâtiment; le Surintendant indique alors lequel des pilotes est responsable».

On November 25, 1960, by Order in Council P.C. 1601, the above-cited section 15 was amended, by the addition of the following subsection:

(9) Notwithstanding subsection (6), where, during the period from the 1st day of December to the 8th day of April next following, a pilot is requested for a ship other than for the purpose of a movage, two pilots shall be assigned to the ship.

It was thus enacted for the first time that from November 25, 1960, during the winter season, two pilots would be assigned to a vessel.

This amendment was made in 1960, but at the same time, on November 25, 1960, section 6 of the Schedule was adopted, and as we have seen this increased the amount for pilotage on a vessel during the winter season; it is worthwhile reproducing this section below again:

6. During the period from the 1st of December to the 8th day of April next following, the dues prescribed in section 1 of this Schedule shall be *increased* by the lesser of

(a) the amount of the dues payable under that section, or

(b) one hundred dollars. [Italics mine.]

It appears that under this section "the dues prescribed in section 1 of this Schedule shall be *increased* . . ." It does not say they will be quadrupled, as plaintiff contends. It does not say that the dues prescribed in section 1 of the Schedule will revert to each pilot, with in addition the smaller of the amounts prescribed in section 6 of the Schedule, but that these dues, as they were prior to adoption of section 6, will be increased only by either of the amounts prescribed and applicable under paragraph (a) or (b) of section 6. Nor does it say, I should add, that the dues paid will be increased by the amounts prescribed in section 6, for though before 1960, a second pilot usually accompanied the pilot during the winter, which might happen and did in fact happen, the services of this second pilot could be paid only by the shipping line to the pilot directly, since these amounts were obviously not included in the amount to be collected by the Superintendent.

In short, I do not find either in the Schedule or in its amendments applicable to this claim, a

Le 25 novembre 1960 par l'arrêté-en-conseil C.P. 1601 l'article 15 précité est modifié en y ajoutant le paragraphe suivant:

^a (9) Par dérogation au paragraphe (6), si, au cours de la période comprise entre le 1^{er} décembre et le 8 avril suivant, un pilote est demandé pour le pilotage d'un navire, sauf pour un déplacement, deux pilotes seront affectés à ce navire.

^b Il est donc prescrit pour la première fois qu'à compter du 25 novembre 1960, pendant la période d'hiver, deux pilotes doivent être affectés à un navire.

^c Cet amendement est apporté en 1960 mais en même temps, le 25 novembre 1960, l'article 6 de l'Annexe est adopté qui, comme nous l'avons vu, accroît le montant du pilotage sur un navire pendant la période hivernale, article qu'il est bon de reproduire encore ci-après:

^d 6. Pendant la période comprise entre le 1^{er} décembre et le 8 avril suivant, les droits prescrits à l'article 1^{er} de la présente Annexe seront *augmentés* du plus petit des montants suivants:

^e a) Le montant des droits exigibles en vertu dudit article; ou

b) Cent dollars. [Les italiques sont de moi.]

^f On voit que par cet article «les droits prescrits à l'article 1^{er} de la présente Annexe seront *augmentés* . . .». Il ne déclare pas qu'ils seront quadruplés, tel que le soutient la demanderesse. Il ne dit pas que les droits prévus à l'article 1 de l'Annexe reviendront à chaque pilote, avec en plus, le plus petit des montants prévus à l'article 6 de l'Annexe mais que ces droits payables, comme ils l'étaient avant l'adoption de l'article 6 ne seront qu'augmentés ou majorés de l'un ou l'autre des montants prévus et applicables aux alinéas a) ou b) de l'article 6. Je dois ajouter que ^g l'on ne dit pas non plus que les droits payés seront augmentés des montants prévus à l'article 6 car même si avant 1960, un second pilote accompagnait ordinairement le pilote durant l'hiver, ce qui pouvait arriver et ce qui est, en fait, arrivé, les services de ce second pilote ne pouvaient être payés que par l'armateur à ce pilote directement puisque ces montants ne tombaient pas, évidemment, dans le montant que devait percevoir le Surintendant.

^j Je ne puis, en effet, tirer soit de l'Annexe ou de ses amendements qui s'appliquent à la récla-

statement or even an inference that the dues mentioned in section 1 of the Schedule should be doubled when two pilots are on a vessel during the winter season. If such additional dues were payable by virtue of the employment of a second pilot on a vessel during the winter, it would be provided in the Schedule by means of which employees of defendant authorized to set these dues would have determined them. Indeed, I find in section 6 only an increase of the dues prescribed by section 1 of the Schedule, which are those payable "for pilotage services" (as stated in subsection (1) of section 1 of the Schedule) at that period, but increased by either of the amounts specified in paragraph (a) or (b) of section 6 of the By-law. It follows, therefore, that under the Act and the By-laws, defendant has collected all of the dues payable to the pilots. This claim of plaintiff should therefore also be dismissed.

Both claims having been dismissed, I need go no further but for the possibility that this decision will be appealed. In this regard I consider, first, that we are not concerned here with a mere power or authority conferred on the officers or servants of the Crown to collect the sums owed for pilotage services under section 8 of the Pilotage District General By-law. Defendant's servants have an obligation or a statutory duty, in what during the hearing I referred to as a kind of coercive mandate imposed by the Act and the By-law. What this means in the case at bar is that, in my view, the nature and extent of the obligation of defendant's servants are not governed only by certain provisions in the *Civil Code*, requiring, for example, that they need only have exercised reasonable skill and the care of a prudent administrator, especially where the failure of the Crown's servants, if the Act and the By-law are interpreted as plaintiff suggests, might be based both on the vague and obscure by-laws prepared by other servants of the Crown and on a misinterpretation of that same By-law.

I cannot conclude without making the point that over a period of a little more than nine

mation, une déclaration ou même une inférence que les droits mentionnés à l'article 1 de l'Annexe doivent être doublés quand deux pilotes conduisent un navire pendant la saison d'hiver. Si un tel droit supplémentaire était exigible en raison de l'emploi d'un deuxième pilote sur un navire pendant l'hiver, il serait prévu à l'Annexe où les préposés de la défenderesse compétents à fixer ces droits les auraient établis. Je ne puis trouver, en effet, à l'article 6, qu'une augmentation des droits prévus à l'article 1 de l'Annexe qui sont ceux payables «pour le pilotage» (comme le dit le paragraphe (1) de l'article 1 de l'Annexe) à cette époque mais augmenter de l'un ou l'autre des montants prévus aux alinéas a) ou b) de l'article 6 du Règlement. Il s'ensuit donc que la défenderesse a perçu, selon la Loi et les Règlements, la totalité des droits payables aux pilotes. Cette réclamation de la demanderesse doit donc, aussi, être rejetée.

Ayant rejeté les deux réclamations, il me suffirait d'arrêter ici si ce n'était la possibilité d'un appel de cette décision. A cette fin, il me paraît d'abord qu'il ne s'agit pas ici d'un simple pouvoir ou *authority* donner aux officiers ou préposés de la Couronne de percevoir les montants dûs pour services de pilotage en vertu de l'article 8 du Règlement général de la circonscription de pilotage. Il s'agit d'une obligation ou d'un devoir statutaire pour les préposés de la défenderesse dans ce que j'ai, durant l'enquête, appelé une sorte de mandat coercitif imposé par la Loi et les Règlements. Tout ceci pour dire que dans la présente instance, la nature et l'étendue de l'obligation des préposés de la défenderesse ne sont pas, à mon avis gouvernées seulement par certaines dispositions du *Code civil*, soit, par exemple, qu'il suffit pour ces préposés d'avoir agi avec une habileté convenable et les soins d'un bon père de famille, surtout lorsque le défaut des préposés de la Couronne, si l'on interprète la Loi et les Règlements, comme le veut la demanderesse, pourrait être fondé à la fois sur des règlements imprécis et confus préparés par des préposés de la Couronne ainsi que sur une mauvaise interprétation de ces mêmes Règlements.

Je ne puis terminer sans souligner le fait que la demanderesse, sur une période d'un peu plus

years, plaintiff consistently accepted the pilotage dues as collected by defendant, and it would be difficult not to regard it as bound by that acquiescence. If indeed it is so bound, it could no longer claim against defendant, who clearly is no longer in a position, or would find it difficult, to trace the vessels in question if additional dues were still to be claimed, based on an interpretation of the by-laws different from that of the defendant.

The evidence indeed showed that almost fortnightly, over a period of nine years, the Superintendent of Pilots remitted pilotage dues received from shipowners or agents to plaintiff, which arranged distribution of the money so collected to pilots in accordance with their respective rights. In these circumstances, even assuming that the imprecision and ambiguity of the wording of the applicable By-law could allow the interpretation placed on it by plaintiff, the latter and its members being fully conscious of that By-law and its provisions, and working at what might be called a common task, how is it possible to escape from the conclusion, which in my opinion necessarily follows, that having by their silence and their behaviour for so long acquiesced in the procedure followed by defendant's servants, it or those it represents thereby abandoned or waived any right to claim any more.

The appeal is accordingly dismissed with costs.

de neuf ans, ayant toujours accepté les droits de pilotage tels que perçus par la défenderesse, il serait difficile de ne pas la considérer comme liée par cet acquiescement. Si, en effet, elle était ainsi liée, elle ne pourrait plus réclamer au préjudice de la défenderesse qui, évidemment, ne peut plus, ou difficilement, retracer les navires en cause s'il existait encore des droits additionnels à réclamer, fondés sur une interprétation des règlements différente de la sienne.

La preuve a, en effet, révélé que le Surintendant des pilotes, durant une période de neuf ans, remettait à peu près bimensuellement les droits de pilotage reçus des propriétaires ou des agents de navires à la demanderesse qui faisait la distribution de l'argent ainsi perçu aux pilotes selon les droits de chacun. Comment, dans ces circonstances, même s'il fallait accepter que l'imprécision ou l'ambiguïté des termes des règlements pertinents pouvaient permettre l'interprétation que leur donne la demanderesse, cette dernière et ses membres connaissant pleinement ces règlements et leurs termes et travaillant à ce que l'on peut appeler l'œuvre commune, peut-on écarter la conclusion qui à mon avis s'impose, qu'ayant par leur silence et leur comportement si longtemps acquiescé à la façon de procéder des préposés de la défenderesse, elle ou ceux qu'elle représente ont alors abandonné ou renoncé à tout droit d'exiger davantage.

L'action est, par conséquent, rejetée avec les dépens.