

<b>The Hamilton Harbour Commissioners (Plaintiff)</b>	<b>Les commissaires du havre de Hamilton (Demandeurs)</b>
v.	c.
<b>The ship <i>A. M. German</i> and the owner thereof (Defendants)</b>	<b>a Le navire <i>A. M. German</i> et son propriétaire (Défendeurs)</b>
and	et
<b>The Hamilton Harbour Commissioners (Plaintiff)</b>	<b>b Les commissaires du havre de Hamilton (Demandeurs)</b>
v.	c.
<b>The ship <i>Frank Dixon</i>, her boiler, engine, auxiliary machinery and superstructure, and the owner thereof (Defendants)</b>	<b>c Le navire <i>Frank Dixon</i>, sa chaudière, ses machines, ses auxiliaires de bord, sa superstructure et son propriétaire (Défendeurs)</b>
and	et
<b>The Hamilton Harbour Commissioners (Plaintiff)</b>	<b>d Les commissaires du havre de Hamilton (Demandeurs)</b>
v.	c.
<b>The ship <i>Strathmore</i> and the owner thereof (Defendants)</b>	<b>e Le navire <i>Strathmore</i> et son propriétaire (Défendeurs)</b>
Trial Division, Sweet D.J.—Toronto, June 25, 26, 27, 28, 29, 30, July 3 and August 22, 1973.	Division de première instance, le juge suppléant Sweet—Toronto, les 25, 26, 27, 28, 29 et 30 juin, le 3 juillet et le 22 août 1973.

*Maritime law—Hamilton Harbour Commissioners—Powers of, under statute—No right to docking charges—No right to seize ships for non-payment of docking charges—Ship unable to move under own power—Whether a “ship”—Federal Court Act, s. 2—The Hamilton Harbour Commissioners’ Act, 1912 (Can.), c. 98.* **f** *Droit maritime—Les commissaires du havre de Hamilton—Leurs pouvoirs en vertu de la loi—Ils ne peuvent imposer des droits de quai—Ils ne peuvent saisir les navires pour non-paiement des droits de quai—Navire non automoteur—S’agit-il d’un navire—Loi sur la Cour fédérale, art. 2—Loi des commissaires du havre de Hamilton, 1912 (Can.), c. 98.*

Plaintiff corporation seized defendant's three ships for non-payment of charges for docking the ships in its harbour and for moving one of the ships in the harbour. Plaintiff then brought this action for recovery of the docking and moving charges. *The Hamilton Harbour Commissioners’ Act, 1912 (Can.), c. 98* empowered plaintiff to impose by-law charges for using its harbour. A by-law had been passed authorizing a pilotage fee for moving a vessel in the harbour but no by-law had been passed authorizing docking charges. **g** La corporation demanderesse avait saisi les trois navires du défendeur pour non-paiement des droits d’amarrage dans son port et de déplacement de l’un des navires dans ledit port. La demanderesse a ensuite institué une action en recouvrement des droits de quai et de déplacement. La *Loi des commissaires du havre de Hamilton, 1912 (Can.), c. 98*, donnait à la demanderesse le pouvoir d’imposer, par règlement, des droits pour l’utilisation de son port. Un règlement autorisant l’imposition de droits de pilotage pour déplacer un navire dans le port avait été adopté, mais il n’y avait aucun règlement autorisant la perception de droits de quai. **h**

*Held*, (1) plaintiff had no right to docking charges. (Defendant having however agreed to pay for use of harbour facilities, plaintiff could recover the amount so agreed.) **j** *Arrêt*: (1) La demanderesse ne pouvait réclamer des droits de quai. (Toutefois, les défendeurs ayant accepté de payer pour avoir utilisé des installations portuaires, la demanderesse pouvait recouvrer le montant convenu.)

(2) Plaintiff had no right under *The Hamilton Harbour Commissioners’ Act* to seize defendant's ships for non-payment of docking and moving charges prior to the arrest of the ships under a warrant issued out of this Court. **j** (2) La *Loi des commissaires du havre de Hamilton* n’autorisait en aucune façon la demanderesse à saisir les navires du défendeur pour non-paiement des droits de quai et de déplacement avant la saisie-arrêt desdits navires aux termes d’un mandat délivré par cette Cour.

(3) The three ships, though none could operate on its own power, were nevertheless ships within the meaning of the definition of "ships" in section 2 of the *Federal Court Act* since they were "designed for use in navigation".

ACTION.

COUNSEL:

*A. J. Stone, Q.C.* for plaintiff.

*M. J. Perozak, Q.C.* for defendants.

SOLICITORS:

*MacKinnon and McTaggart*, Toronto, for plaintiff.

*Perozak and Winchie*, Hamilton, for defendants.

SWEET D.J.—These three cases, arising out of the same circumstances, were tried together, the evidence, by agreement, having been made applicable to each. They may, accordingly, conveniently be dealt with together here.

The first of the above entitled cases will be referred to as the *German* case; the second as the *Dixon* case, and the third as the *Strathmore* case.

The plaintiff is a corporation incorporated by Act of the Parliament of Canada, 2 George V. c. 98. The Hamilton Harbour Commissioners has jurisdiction over the harbour of Hamilton, Ontario and, speaking generally, its function and purpose, subject to what is contained in that Act, is to administer and conduct the affairs of the harbour, to govern and regulate navigation using it and to hold lands in connection with it.

It is common ground that the owner of the three ships is Trans Continental Steel & Salvage Incorporated and I find that it is such owner. I also find that at all relevant times Mr. Kenneth G. Barfknecht, a witness, was the owner's representative authorized to act for it and in its behalf in all matters relevant to these actions.

The following are extracts from the amended statement of claim in the *German* case:

2. The defendant ship is owned by Trans Continental Steel & Salvage Incorporated of R. R. #1, Bolton, in the County of Peel.

(3) Bien qu'aucun des trois navires ne soient automoteurs, ils étaient cependant des navires au sens de la définition de «navire» à l'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale*, car ils étaient «conçus pour la navigation».

a ACTION.

AVOCATS:

*A. J. Stone, c.r.* pour les demandeurs.

b *M. J. Perozak, c.r.* pour les défendeurs.

PROCUREURS:

*MacKinnon et McTaggart*, Toronto, pour les demandeurs.

c *Perozak et Winchie*, Hamilton, pour les défendeurs.

LE JUGE SUPPLÉANT SWEET—Nées de circonstances identiques, ces trois causes ont été jugées ensemble et, par accord entre les parties, d'après une preuve commune. On peut donc sans inconvénient les traiter ensemble dans ces motifs.

e On les désignera respectivement sous les noms d'affaire *German*, d'affaire *Dixon* et d'affaire *Strathmore*.

f La demanderesse est une corporation créée par une loi du Parlement du Canada (2 George V., c. 98). La compétence de l'organisme «Les Commissaires du havre de Hamilton» (ci-après appelé «la Corporation») s'étend au havre de Hamilton (Ontario); la Corporation a plus précisément pour fonction d'administrer et de diriger les affaires du havre, d'y réglementer la navigation et de gérer les terres qui y sont rattachées.

h Il est admis que la propriétaire des trois navires est la Trans Continental Steel & Salvage Incorporated, et je souscris à cette conclusion. Je constate aussi que pendant toute l'époque en question Kenneth G. Barfknecht, l'un des témoins, a été mandataire du propriétaire pour toutes les questions relatives à ces actions.

Les passages suivants sont tirés de la déclaration modifiée déposée dans l'affaire *German*:

j [TRADUCTION] 2. Le navire défendeur appartient à la Trans Continental Steel & Salvage Incorporated, sise route rurale n° 1, Bolton (comté de Peel).

3. On the 10th day of July, 1972, without any prior agreement or authority of the plaintiff, the defendant ship together with the Ships "STRATHMORE" and "FRANK DIXON" were at the instance of her owner moored at Pier No. 23 for the apparent purpose of dismantling the same on and in the area adjacent to the said pier. Since the date aforesaid, the plaintiff has sought on several occasions and by letters to the said owner dated July 28, 1972 and August 8, 1972 to make formal arrangements for the berthing and dismantling of the defendant ship as well as the Ships "STRATHMORE" and "FRANK DIXON" in Hamilton Harbour, but all such attempts have failed and the plaintiff has demanded and the defendants have refused or neglected to remove the defendant ship from the said Pier No. 23 although requested to do so by letter addressed to the defendant owner by the plaintiff dated the 17th day of August, 1972. Additionally, all charges invoiced to the defendant owner for the use of the said dock and adjacent area up to and including November 3, 1972, are outstanding and unpaid and the defendant owner has refused or neglected to pay the said charges which up to the said 3rd day of November, 1972, aggregated the sum of \$1,475.80 in respect of all three vessels referred to herein.

4. On the 6th day of November, 1972, the plaintiff pursuant to its statutory powers in this behalf, moved the defendant ship from the said Pier No. 23 to the south-west corner of the Wellington Street slip in Hamilton Harbour at a cost to the plaintiff of \$90.00.

5. The sum owing to the plaintiff is in respect of dock charges for the use of the said Pier No. 23 and adjacent area by the defendants, such charges being calculated at the rate of \$375.00 per month in respect of all three vessels referred to in paragraph 3 hereof, and as of the 3rd day of November, 1972, amounting to the aggregate sum of \$1,475.80.

6. The plaintiff therefore claims

- (a) the sum of \$581.94 together with all additional unpaid amounts accruing after the 3rd day of November 1972, and interest thereon in respect of dock charges and other charges;
- (b) its costs of this action;
- (c) such further and other relief as this Court may deem just.

The general purport of the statement of claim in the *Dixon* and *Strathmore* cases is the same as in the *German* case. The following are differences:

1. In the *Dixon* case:

- (a) Not only is the ship referred to but reference is also made to "Her Boiler, Engine, Auxiliary Machinery and Superstructure".
- (b) The first sentence in section 4 is

While the Defendant Ship was moored at the said Pier No. 23, she broke away and was salvaged and towed back to the said pier by the plaintiff at a cost of \$40.00 . . .

3. Le 10 juillet 1972, sans avoir obtenu l'accord ni l'autorisation des demandeurs, le propriétaire du navire défendeur ainsi que du «STRATHMORE» et du «FRANK DIXON» a donné l'ordre de les amarrer au quai n° 23, apparemment dans le but de les démonter dans la zone adjacente au quai. Depuis lors, la demanderesse est intervenue à plusieurs reprises auprès du propriétaire des navires et, les 28 juillet et 8 août 1972, elle lui a envoyé une lettre visant un accord officiel sur le mouillage et le démontage du navire défendeur et des navires «STRATHMORE» et «FRANK DIXON» dans le havre de Hamilton. Ces tentatives ont échoué et les défendeurs ont refusé ou négligé d'obtempérer à l'ordre que leur a signifié la demanderesse d'enlever le navire défendeur du quai n° 23 et ceci bien que, le 17 août 1972, la demanderesse leur en ait fait la demande par écrit. De plus, toutes les sommes facturées au propriétaire défendeur pour l'utilisation du quai en question et de la zone avoisinante jusqu'au 3 novembre 1972 compris sont dues et demeurent impayées et le propriétaire défendeur a refusé ou négligé de payer lesdits droits qui, au 3 novembre 1972, se montaient à \$1,475.80 pour les trois navires en question.

4. Le 6 novembre 1972, en vertu des pouvoirs que la loi lui confère en ce domaine, la demanderesse a déplacé le navire défendeur du quai n° 23 au coin sud-ouest de la darse de la rue Wellington dans le havre de Hamilton. Ce déplacement lui a coûté \$90.00.

5. Le montant que réclame la demanderesse comprend les droits de quai pour l'utilisation du quai n° 23 et de la zone avoisinante par les défendeurs. Ces droits, calculés au taux de \$375.00 par mois pour les trois navires dont il est question au paragraphe 3 de cette déclaration et à partir du 3 novembre 1972, font un total de \$1,475.80.

6. La demanderesse demande donc

- a) la somme de \$581.94 ainsi que toutes autres sommes dues à compter du 3 novembre 1972, plus les intérêts y afférents à titre de droits de quai et autres frais;
- b) ses dépens;
- c) tout autre redressement que la Cour jugera bon d'accorder.

La déclaration dans l'affaire *German* est essentiellement la même que dans les affaires *Dixon* et *Strathmore*. Voici les différences:

1. Dans l'affaire *Dixon*:

- a) Il s'agit non seulement du navire, mais aussi de «sa chaudière, ses machines, ses auxiliaires de bord et sa superstructure».
- b) La première phrase du paragraphe 4 est la suivante

[TRADUCTION] Alors que le navire défendeur était amarré au quai n° 23, il a rompu ses amarres et la demanderesse a effectué son sauvetage ainsi que son remorquage jusqu'audit quai, au coût de \$40.00. . . .

(c) There is the following section which is not in the statements of claim in either the *Dixon* or *Strathmore* cases:

5. Since the 10th day of July, 1972, the said Defendant Ship has been partially dismantled in that Her Boiler, Engine, Auxiliary Machinery and Superstructure have been removed and are now lying in various places at the east wall of Pier No. 23 with some of the Superstructure lying across the Plaintiff's railway siding serving the said Pier No. 23 and obstructing the use thereof by the Plaintiff.

(d) Instead of "\$581.94" in section 6(a) in the *German* case, there is "\$621.93" in section 7(a).

2. In the *Strathmore* case, instead of "\$581.94" in section 6(a) in the *German* case there is "\$581.93".

Accordingly, without taking into account any claimed "additional unpaid amounts accruing after the 3rd day of November, 1972 and interest thereon in respect of dock charges and other charges" the total of the amounts claimed by the plaintiff in the statements of claim of the three actions is \$1785.80 made up as follows:

Towing the <i>Frank Dixon</i> back to pier no. 23 . . . . .	\$	40.00
Moving the three ships from pier no. 23 to the Wellington Street slip . . . . .	\$	270.00
Dock charges for the three ships for the use of pier no. 23 and adjacent area . . . . .	\$	1475.80
Total . . . . .	\$	1785.80

The plaintiff's figures in its statements of claim are not in accordance with copies of invoices and a statement (Ex. 18) produced through Mr. Robert Smith, chief accountant with the plaintiff. According to that material the situation as of November 3rd, 1972, as claimed by the plaintiff, would appear to be as follows:

Invoice or Credit	Debit	Credit	Balance
Invoice: July 1/72; side wharfrage . . . . .	54.18		\$ 54.18 Dr.

c) Le paragraphe suivant ne se retrouve pas dans les déclarations des affaires *Dixon* ou *Strathmore*:

[TRADUCTION] 5. Depuis le 10 juillet 1972, le navire défendeur a été démonté en partie. Sa chaudière, ses machines, ses auxiliaires de bord et sa superstructure ont été enlevés et se trouvent maintenant dispersés le long du mur est du quai n° 23; des parties de la superstructure traînent en travers de la voie de garage de chemin de fer desservant le quai n° 23 et empêchent la demanderesse d'utiliser cette voie.

d) Le paragraphe 6a) dans l'affaire *German* donne la somme de «\$581.94», alors que dans l'affaire *Dixon*, le paragraphe 7a) donne «\$621.93».

2. Dans l'affaire *Strathmore*, la réclamation s'élève à «\$581.93» au lieu des «\$581.94» réclamés au paragraphe 6a) de l'affaire *German*.

Donc, sans tenir compte de réclamations portant sur [TRADUCTION] «toutes autres sommes dues à compter du 3 novembre plus les intérêts y afférents, à titre de droits de quai et autres frais», la demanderesse réclame dans ses trois déclarations un total de \$1785.80 réparti de la façon suivante:

Remorquage du <i>Frank Dixon</i> jusqu'au quai n° 23 . . . . .	\$	40.00
Déplacement des trois navires du quai n° 23 à la darse de la rue Wellington . . . . .	\$	270.00
Droits de quai pour les trois navires pour occupation du quai n° 23 et de la zone adjacente . . . . .	\$	1475.80
Total . . . . .	\$	1785.80

Les chiffres dont la demanderesse fait état dans sa déclaration ne concordent pas avec la copie des factures et la déposition (pièce 18) de Robert Smith, son chef comptable. D'après ces documents, la réclamation relative à la période qui commence le 3 novembre 1972 se présenterait comme suit:

Facture ou crédit	Débit	Crédit	Solde
Facture du 1 <sup>er</sup> juil. 1972: droits d'amarrage . . . . .	54.18		\$ 54.18 D <sup>t</sup>

Invoice or Credit	Debit	Credit	Balance	Facture ou crédit	Débit	Crédit	Solde
Invoice: July 28/72; berth and area Payment: Aug. 8/72	500.00	54.18	\$ 554.18 Dr. \$ 500.00 Dr.	Facture du 28 juil. 1972: mouillage et surface occupée Païement du 8 août 1972	500.00	54.18	\$ 554.18 D <sup>t</sup> \$ 500.00 D <sup>t</sup>
Invoice: Aug. 17/72; Berth and Area \$750.00 Replacing invoice of July 28/72.	750.00	500.00	\$ 750.00 Dr.	Facture du 17 août 1972: mouillage et surface occupée \$750.00 en remplacement de la facture du 28 juil. 72	750.00	500.00	\$ 750.00 D <sup>t</sup>
Invoice: Oct. 17/72; Berth and Area	375.00		\$1125.00 Dr.	Facture du 17 oct. 1972: mouillage et surface occupée	375.00		\$1125.00 D <sup>t</sup>
Invoice: Oct. 17/72; Securing <i>Frank Dixon</i>	40.00		\$1165.00 Dr.	Facture du 17 oct. 1972: amarrage du <i>Frank Dixon</i>	40.00		\$1165.00 D <sup>t</sup>
Invoice: Nov. 6 1972; Berth and Area \$350.80; Moving 3 ships from Pier 23 to Wellington Street slip: \$270.00, (not included in this group because moving appears to have been done Nov. 6 1972).	350.80		\$1515.80 Dr.	Facture du 6 nov. 1972: mouillage et surface occupée \$350.80; Déplacement des 3 navires du quai 23 à la darse de la rue Wellington: \$270.00 (ce montant n'a pas été compris dans le tableau car le déplacement semble avoir eu lieu le 6 nov. 1972).	350.80		\$1515.80 D <sup>t</sup>

Accordingly, on the basis of the material produced at the trial by the plaintiff a summary of the situation as of November 3rd, 1972 would be:

Ainsi, il ressort des documents produits à l'audience par la demanderesse qu'on pourrait résumer la situation au 3 novembre 1972 de la manière suivante:

Towing back the <i>Frank Dixon</i> to pier no. 23:	\$ 40.00
Dock charges for the three ships for the use of pier no. 23 and adjacent area:	\$ 1475.80
Total	\$ 1515.80

Remorquage du <i>Frank Dixon</i> jusqu'au quai n° 23	\$ 40.00
Droits de quai pour les trois navires pour utilisation du quai n° 23 de la zone adjacente	\$ 1475.80
Total	\$ 1515.80

Continuing the accounting on the basis of that material down to the beginning of November 7, 1972 (November 7, 1972, according to the records, being the dating of all three original statements of claim) the situation would appear to be:

Si l'on continue de comptabiliser d'après ces documents jusqu'au 7 novembre 1972, date qui, d'après les dossiers produits, est celle des trois déclarations primitives, la situation se résumerait de la manière suivante:

	Debits	Credits	Balance
As of November 3, 1973 as above:			\$1515.80 Dr.

	Débit	Crédit	Solde
Au 3 novembre 1973 comme indiqué ci-dessus:			\$1515.80 D <sup>t</sup>

	Debits	Credits	Balance		Débit	Crédit	Solde
Invoice: Nov. 6, 1972 (supra) for moving 3 ships from pier no. 23 to Wellington Street slip on Nov. 6/72 . . . . .	270.00		\$1785.80 Dr.	a	Facture du 6 nov. 1972 (précitée) pour le déplacement des 3 navires du quai n° 23 à la darse de la rue Wellington à cette date.....	\$270.00	\$1785.80 D <sup>t</sup>
Invoice: Nov. 15/72: moving 3 ships from pier 23 to pier 10. (This is same moving for which a charge of \$270.00 was made as above.) . . . . .	240.00		\$2025.80 Dr.	b	Facture du 15 nov. 1972 pour le déplacement des 3 navires du quai n° 23 au quai n° 10 (ceci est le même déplacement que celui pour lequel on trouve ci-dessus une facture pour \$270.00)...	\$240.00	\$2025.80 D <sup>t</sup>
Credit note: June 15/73; re charge of \$270. in invoice: Nov. 6/72 . . . . .		\$ 270.00	\$1755.80 Dr.	c	Bordereau de crédit du 15 juin 1973; au sujet d'une facture de \$270.00 du 6 nov. 1972.....	\$270.00	\$1755.80 D <sup>t</sup>

Thus, on the basis of the above figures, a summary as of the beginning of November 7, 1972 would be:

Ainsi, d'après ces chiffres, on peut résumer la situation au 7 novembre 1972 de la façon suivante:

	\$		\$	
Towing the <i>Frank Dixon</i> back to pier no. 23 . . . . .	40.00	d	Remorquage du <i>Frank Dixon</i> jusqu'au quai n° 23 . . . . .	\$ 40.00
Moving the three ships from pier no. 23 to the Wellington Street slip . . . . .	240.00	e	Déplacement des 3 navires du quai n° 23 à la darse de la rue Wellington . . . . .	\$ 240.00
Dock charges for the 3 ships for the use of pier no. 23 and adjacent area . . . . .	1475.80		Droits de quai pour les 3 navires pour utilisation du quai n° 23 et de la zone adjacente.....	\$ 1475.80
Total . . . . .	1755.80		Total . . . . .	\$ 1755.80

The Trial Division of this Court obtains jurisdiction in respect of the plaintiff's claims by virtue of section 22 of the *Federal Court Act*.

f La Division de première instance de cette Cour tire sa compétence pour juger la réclamation de la demanderesse de l'article 22 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Subsection (1) of section 22 is:

g Voici le texte du paragraphe (1) de l'article 22:

22. (1) The Trial Division has concurrent original jurisdiction as well between subject and subject as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under or by virtue of Canadian maritime law or any other law of Canada relating to any matter coming within the class of subject of navigation and shipping, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

h 22. (1) La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu du droit maritime canadien ou d'une autre loi du Canada en matière de navigation ou de marine marchande, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

Not without relevance is the question as to whether the three ships, which are subject matters of these actions, would classify as ships within the meaning of the *Federal Court Act*.

i Il n'est peut-être pas superflu de se demander si les trois navires, objets de ces actions, sont bien des navires au sens de la *Loi sur la Cour fédérale*.

I think that when they were towed into the harbour they would fall within that category. The purpose of bringing them into the harbour

j A mon sens, quand on les a remorqués dans le havre, ils faisaient partie de cette catégorie. On les a amenés dans le havre afin de les mettre

was to scrap them and sell the salvaged materials. If the wrecking process had been completed they would at some stage of that process have wholly lost their utility as ships. When the process advanced far enough they would have lost all the characteristics of ships, as ships are spoken of in common parlance.

There was some wrecking done on these ships. There was evidence to the effect that none could have been operated on its own power.

Nevertheless I am of the opinion that there is jurisdiction in this Court to deal with the plaintiff's claims.

The definition of "ship" in section 2 of the *Federal Court Act* is:

"ship" includes any description of vessel or boat used or designed for use in navigation without regard to method or lack of propulsion;

If the original concept in or purpose of the construction of a vessel or boat was that it be used in navigation then, as I construe the definition, it was "designed for use in navigation" within the meaning of section 2. It would then be a "ship" as used in the *Federal Court Act*. I think that this construction is emphasized by the French version of the legislation.

In my view, having once qualified as a "ship" because it was designed for such use, the property never loses its classification as a ship within the meaning of the *Federal Court Act*, regardless of changes to it unless it be taken apart to the extent that the separated components would merely be individual objects which were used in the construction of the ship.

In my opinion the three "ships" having been designed for use in navigation were, in their condition at the time of the trial, "ships" within the meaning of the *Federal Court Act*.

Furthermore, in my view, this Court would have jurisdiction to adjudicate upon the plaintiff's claims for dock charges even if they would not qualify as ships.

hors de service et d'en vendre les parties récupérables. Si l'on avait achevé de les démonter, ils auraient, à un certain point, perdu toute utilité en tant que navires et à un stade avancé du processus, ils auraient perdu toutes les caractéristiques des navires, au sens où l'on entend généralement ce terme.

Les navires avaient déjà été partiellement démontés et, selon certaines preuves, aucun de ces navires n'était désormais automoteur.

Je considère néanmoins que cette Cour est compétente pour statuer sur les réclamations de la demanderesse.

L'article 2 de la *Loi sur la Cour fédérale* donne la définition suivante:

«navire» comprend toute espèce de bâtiment ou bateau utilisé ou conçu pour la navigation, indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas;

Si l'idée qui a présidé à la construction d'un bateau ou d'un navire était la navigation, alors, selon mon interprétation de la définition, ce navire a été «conçu pour la navigation» au sens de l'article 2. Selon la *Loi sur la Cour fédérale*, il s'agissait donc d'un «navire». Je pense que la version française de la loi confirme cette interprétation.

D'après moi, du moment qu'à un moment donné, on appelle un bien «navire» parce qu'il était conçu pour la navigation, ce bien ne perd jamais la qualité de navire au sens de la *Loi sur la Cour fédérale*, quels que soient les changements qu'il subit, à moins qu'on ne l'ait démonté au point où les diverses pièces séparées correspondent à des objets donnés utilisés pour construire le navire.

A mon avis, les trois «navires» ayant été conçus pour la navigation, ils étaient, vu leur état à la date du procès, des «navires» au sens de la *Loi sur la Cour fédérale*.

J'ajouterai qu'à mon sens, cette Cour serait compétente pour statuer sur les réclamations qu'a déposées la demanderesse pour le recouvrement de ses droits de dock même s'ils ne répondraient pas à la définition d'un navire.

Relevant portions of section 22(2) are:

22. (2) Without limiting the generality of subsection (1), it is hereby declared for greater certainty that the Trial Division has jurisdiction with respect to any claim or question arising out of one or more of the following:

(s) any claim for dock charges, harbour dues or canal tolls, including, without restricting the generality of the foregoing, charges for the use of facilities supplied in connection therewith.

In that paragraph (s) there is no mention of ships. In my opinion, it is applicable to any claim for dock charges, or harbour dues whether or not those charges or dues were made in connection with ships as defined in that Act.

The following are relevant portions of section 20 of *The Hamilton Harbour Commissioners' Act*, S.C. 1912, c. 98:

20. The Corporation may make by-laws, not contrary to law or to the provisions of this Act, for the following purposes:—

(g) For the imposition and collection of all rates, tolls and penalties imposed by law or under any by-law under the authority of this Act;

(j) For the government of all parties using the harbour and of all vessels coming into or using the same, and by such by-laws to impose tolls to be paid upon such vessels and upon goods landed from or shipped on board of the same as they think fit, according to the use which may be made of such harbour and works aforesaid;

2. No by-law shall have force or effect until confirmed by the Governor in Council and published in *The Canada Gazette*, and every such by-law shall, at least ten days before it is submitted to the Governor in Council, be served upon the city clerk of Hamilton.

3. A copy of any by-law certified by the secretary under the seal of the Corporation shall be admitted as full and sufficient evidence of such by-law in all courts in Canada.

The only statutes amending *The Hamilton Harbour Commissioners' Act* to which I have been referred are, *The Hamilton Harbour Commissioners' Act, 1951*, S.C. 1951, c. 17, and *The Hamilton Harbour Commissioners' Act, 1957*, S.C. 1957-58, c. 16. Neither of those Acts affects the issues here.

Voici les dispositions pertinentes de l'article 22(2):

22. (2) Sans restreindre la portée générale du paragraphe (1), il est déclaré pour plus de certitude que la Division de première instance a compétence relativement à toute demande ou à tout litige de la nature de ceux qui sont ci-après mentionnés:

s) toute réclamation de droits de dock, de port ou de canaux, et notamment, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, les droits perçus pour l'utilisation des installations fournies à cet égard.

A l'alinéa s), il n'est fait aucune mention de navires. Cet alinéa est à mon sens applicable à toute réclamation portant sur des droits de dock ou de port, qu'ils visent ou non des navires tels que définis par ladite loi.

Les textes suivants sont les extraits pertinents de l'article 20 de la *Loi des commissaires du havre de Hamilton*, S.C. 1912, c. 98:

20. La Corporation peut établir des règlements qui ne doivent pas être contraires aux lois ni aux dispositions de la présente loi, pour les objets suivants:

g) L'imposition et la perception des droits, taux et amendes imposés par les lois ou sous le régime de tout règlement établi sous l'autorité de la présente loi;

j) Pour la gouverne de quiconque fait usage du havre, et de tous navires entrant dans le havre ou en faisant usage, et imposer par ces règlements les péages que la Corporation jugera à propos d'imposer à ces navires et sur les marchandises déchargées de ces navires ou chargées sur ces navires, suivant l'usage qui peut être fait du havre et des ouvrages susdits;

2. Aucun règlement n'aura de force, ni d'effet, avant d'avoir été ratifié par le Gouverneur en conseil et d'avoir été publié dans la *Gazette du Canada*, et tout pareil règlement doit, au moins dix jours avant d'être soumis au Gouverneur en conseil, être signifié au greffier de Hamilton.

3. Une copie de tout règlement certifiée par le secrétaire sous le sceau de la Corporation sera recevable comme preuve entière et suffisante de ces règlements dans toutes les Cours de justice du Canada.

Les seules lois qui ont modifié la *Loi des commissaires du havre de Hamilton* et que l'on m'a citées sont la *Loi sur les commissaires du havre de Hamilton de 1951*, S.C. 1951, c. 17, et la *Loi de 1957 sur les commissaires du havre de Hamilton*, S.C. 1957-58, c. 16. Ni l'une ni l'autre de ces lois n'influent sur les questions en litige.

The plaintiff, a statutory corporation, a creation of *The Hamilton Harbour Commissioners' Act*, has only the powers, the capacity and the competence with which it is endowed by that Act or any amending statute or some other Act of the Parliament of Canada. It does not have the powers, the capacity nor the competence of a common law corporation or of a natural person.

In my opinion, the specific provision in that Act to the effect that the plaintiff may make by-laws for the imposition and collection of all rates and tolls impels the conclusion that for rates and tolls to be imposed or collected in respect of the Hamilton harbour there must be a by-law providing for them. If there is no such by-law there can be no rates or tolls imposed or collected by the plaintiff. If there is such a by-law then the plaintiff is limited in the amount that it may impose and collect by what is contained in the by-law.

In this connection counsel for the plaintiff submitted that section 14(1) of the Act was sufficient to empower the plaintiff to impose and collect amounts for the use of the harbour because the wording "The Corporation may . . . administer on behalf of the city of Hamilton, subject to such terms and conditions as may, at the time the control thereof is transferred to the Corporation, be agreed upon with the council of the said city, the dock property and water lots owned by the city of Hamilton . . . and all other property which may be placed under the jurisdiction of the Corporation".

I do not agree.

The plaintiff can only "administer" in accordance with what is contained in the Act and the Act provides for a by-law for the imposition and collection of tolls. The general power to administer must be in accordance with the specific requirement for a by-law. Furthermore, there was no evidence as to what were the terms and conditions, if any, agreed upon with the council of the city at the time of any transfer referred to in the section.

La demanderesse est une corporation créée par la *Loi des commissaires du havre de Hamilton* et elle ne tient ses pouvoirs et sa compétence que de cette loi, d'une loi modificatrice ou de toute autre loi du Parlement du Canada. Elle ne possède ni les pouvoirs ni la capacité ou la compétence d'une personne physique ou morale.

A mon avis, la disposition de cette loi stipulant que la demanderesse peut établir des règlements pour l'imposition et la perception des droits et taux pousse à conclure que leur imposition et leur perception dans le havre de Hamilton doivent être prévus dans un règlement. Si un tel règlement n'existe pas, la demanderesse ne peut imposer ou percevoir aucun taux ou droit. Si un tel règlement existe, la demanderesse voit son pouvoir d'imposition et de perception limité au montant prévu dans le règlement.

A cet égard, l'avocat de la demanderesse a fait valoir que l'article 14(1) de la loi suffit à conférer à la demanderesse le pouvoir d'imposer et de percevoir des redevances pour l'utilisation du havre vu sa rédaction: «La Corporation peut . . . administrer, pour le compte de la cité de Hamilton, subordonnément aux termes et conditions qui, à l'époque où le contrôle en sera transmis à la Corporation, seront convenus avec le conseil municipal de ladite cité, les docks et lots de grève appartenant à la cité de Hamilton . . . , et toutes autres propriétés qui peuvent être mises sous la juridiction de la Corporation».

Je ne suis pas de cet avis.

La demanderesse ne peut «administrer» qu'en accord avec les dispositions de la loi; or la loi exige un règlement pour l'imposition et la perception des droits. L'exercice de ce pouvoir général d'administrer est subordonné à l'existence d'un règlement. Par ailleurs, aucune preuve n'a été soumise quant aux termes et conditions, si tant est qu'il y en ait eu, de l'accord avec le conseil municipal de la cité à l'époque de la transmission à laquelle se réfère l'article.

The failure to pass such a by-law is not to be treated as a mere technical lapse nor as an inadvertent oversight. The requirement of a by-law is more than regulatory. It is, in my opinion, mandatory and a condition precedent to the imposition and collection of rates and tolls.

The provision that no such by-law shall have force or effect until confirmed by the Governor in Council makes the Governor in Council a significant and essential participant in the matter of rates and tolls. The Governor in Council has, by the Act, what is tantamount to supervision over the whole matter of rates and tolls.

The provision that every such by-law must be served upon the city clerk of Hamilton at least ten days before it is submitted to the Governor in Council is also important. The city of Hamilton has a substantial interest in what such rates and tolls are to be.

Section 16 of *The Hamilton Harbour Commissioners' Act* is:

16. After providing for the cost of management of all the property which the Corporation owns, controls, or manages under the preceding sections, and after providing for the cost of works or improvements authorized by the Corporation and for the performance of the other duties imposed upon the Corporation, and for capital charges and interest upon money borrowed by the Corporation for improvements, and for all other liabilities of the Corporation, and for a sinking fund to pay off any indebtedness incurred by the Corporation, any surplus profits shall be the property of the city of Hamilton, and shall be paid over by the Corporation to the city treasurer.

It would not be unreasonable to conclude that the requirement of the service of the by-law upon the city clerk of Hamilton was so that the Corporation of the City of Hamilton, because of its ultimate interest in the matter of tolls and rates, having regard to section 16, may make representations to the Governor in Council if it chooses to do so.

There are, of course, reasons other than the collection of that surplus which might very well be of great significance to Hamilton. One would think that shipping, generally, would be of importance to a city such as Hamilton and to its industries. The city council might wish to be assured that the rates and tolls would not be

On ne doit pas considérer le défaut de règlement comme une simple erreur technique ou un oubli par négligence. L'exigence d'adopter un règlement est plus qu'une question de procédure; c'est, à mon sens, une question de fond préalable à l'imposition et à la perception des taux et des droits.

Étant donné qu'il est édicté qu'un tel règlement n'aura ni force ni effet avant d'avoir été ratifié par le gouverneur en conseil, on donne à ce dernier un rôle essentiel dans le domaine des taux et des droits. La loi donne au gouverneur en conseil ce qui équivaut à un pouvoir de contrôle dans le domaine des taux et des droits.

Soulignons également l'importance de la disposition qui prévoit que tout règlement doit être signifié au greffier de la ville de Hamilton au moins dix jours avant d'être soumis au gouverneur en conseil. La cité de Hamilton a un intérêt certain dans la détermination des droits et des taux.

L'article 16 de la *Loi des commissaires du havre de Hamilton* dispose que:

16. Après qu'il aura été pourvu aux frais d'administration des biens que la Corporation possède, contrôle ou gère sous le régime des articles précédents, et après qu'il aura été pourvu au coût des travaux ou améliorations autorisés par la Corporation, et à l'accomplissement des autres obligations imposées à la Corporation, et aux charges de capital et d'intérêt sur les deniers empruntés par la Corporation pour faire des améliorations, et à toutes les autres charges de la Corporation, et à un fonds d'amortissement destiné à libérer la Corporation de quelque dette contractée, tout excédent des profits doit appartenir à la cité de Hamilton et doit être versé par la Corporation au trésorier de la cité.

On peut donc raisonnablement en conclure qu'on exige la signification des règlements au greffier de la cité de Hamilton pour que la municipalité de Hamilton, qui, compte tenu de l'article 16, est fondamentalement intéressée aux questions des droits et des taux, puisse ainsi faire connaître, si elle le veut, son point de vue au gouverneur en conseil.

Il existe, bien sûr, en plus de la perception de cet excédent de revenu, d'autres éléments susceptibles d'intéresser Hamilton au plus haut point. On peut facilement concevoir que la navigation revêt la plus haute importance pour une ville telle que Hamilton et pour ses industries. Le conseil municipal peut vouloir s'assurer que

such as would discourage the use of the Hamilton harbour or place too great a burden upon those who must use it.

The only by-law of the plaintiff which was proven or even produced, was by-law no. 84 which deals with a number of matters and includes items in section 139 thereof under the heading "Pilotage Dues".

Included in section 139 is:

(1) Where an employee of the Commission is engaged as a pilot on board a vessel moving into, out of or within the harbour, the following dues shall be paid for the following pilotage services:

c) For the moveage of a vessel

(i) Not over 260 feet in length \$25.00

In subsection (5) of section 139 moveage is said to mean "the moving of a vessel from one berth or anchored position to another berth or anchored position within the harbour". In my opinion, this constitutes authorization for the plaintiff charging \$25.00 but no more, for each of the three vessels it moved from pier 23 to the Wellington Street slip.

Although, as appears later when I deal with the counter-claims, I do not think that under the circumstances the plaintiff was entitled to seize and detain the ships when it did for the purpose of recovering the charges for moving the ships from pier 23 to the Wellington Street slip, it is my opinion that the plaintiff's control over the harbour pursuant to *The Hamilton Harbour Commissioners' Act* was sufficient for it to move the ships under the circumstances and to charge for it pursuant to by-law 84.

By-law 84 does not authorize any charge for towing the *Frank Dixon* back to pier 23 for which the plaintiff claims \$40.00 because then the vessel was not moved "from a berth or anchored position".

In my opinion, there is nothing in by-law 84 to authorize what the plaintiff refers to as dock charges in its statements of claim. Those dock

les taux et droits ne sont pas élevés au point de décourager l'utilisation du havre de Hamilton ou de peser trop lourdement sur ses utilisateurs.

a La demanderesse n'a établi l'existence que d'un règlement, le seul d'ailleurs qu'elle ait produit. Il s'agit du règlement n° 84 qui traite d'un certain nombre de questions et qui, à l'article 139, intitulé «Droits de pilotage», comprend un certain nombre de postes.

L'article 139 comprend le poste suivant:

(1) Si un employé de la Commission est engagé à titre de pilote à bord d'un bâtiment qui entre au port, qui en sort ou s'y déplace, des droits de pilotage doivent être acquittés comme il suit:

c) déplacement d'un bâtiment

(i) d'au plus 260 pieds de longueur \$25.00.

d D'après le paragraphe (5) de l'article 139, déplacement désigne «le déplacement d'un bâtiment d'un poste à quai ou d'un poste de mouillage à un autre poste à quai ou à un autre poste de mouillage dans les limites du port». A mon sens, ce texte autorise la demanderesse à percevoir un droit maximum de \$25.00 pour chacun des trois navires qu'elle a déplacés du quai 23 à la darse de la rue Wellington.

f Comme on le verra plus tard lors de l'étude des demandes reconventionnelles, je ne pense pas que, vu les circonstances, la demanderesse avait le droit de saisir et de détenir les navires comme elle l'a fait pour tenter de recouvrer les frais de déplacement des navires du quai 23 à la darse de la rue Wellington. Je considère néanmoins que la *Loi des commissaires du havre de Hamilton* donne à la demanderesse une autorité suffisante sur l'ensemble du port pour lui permettre en l'espèce de déplacer les navires et de facturer les frais desdits déplacements en vertu du règlement n° 84.

i Le règlement n° 84 n'autorise pas la demanderesse à percevoir les droits de \$40.00 au titre du remorquage du *Frank Dixon* jusqu'au quai 23 car le navire n'a pas été déplacé d'un poste à quai ou d'un poste de mouillage.

j A mon avis, rien dans le règlement n° 84 n'autorise la demanderesse à percevoir ce qu'elle appelle dans sa déclaration des droits de

charges are, in my opinion, rates and tolls within the meaning of section 20 of the Act.

Mr. E. D. Hickey, chairman of the Hamilton Harbour Commissioners, gave evidence to the effect that the Commission had adopted a standard charging policy for what it called its terminals. There was also reference in the plaintiff's evidence regarding "published rates". Although I find that Mr. Hickey's evidence is to be believed that evidence did not constitute proof of a by-law authorizing a charging policy or the so-called "published rates".

It is a commonplace that in order that a by-law may be relied upon, it must be proven. The method by which a by-law of the plaintiff may be proven is set out in subsection (3) of section 20 (*supra*) of the Act.

I find that there was no proof of any by-law of the plaintiff authorizing or providing for any of the charges in respect of which the plaintiff seeks recovery in these actions except for the moving of the three vessels from pier no. 23 to the Wellington Street slip and in respect of that to the extent of only \$25 in each action.

However, the matter does not end there.

The plaintiff based its dock charges on a combination of two methods of computation. One of these was a charge for side wharfage, computed on the length of the vessels and at one cent per day for each lineal foot of each vessel. The respective lengths of the ships were: the *A. M. German*: 88 feet; the *Frank Dixon*: 89 feet and the *Strathmore*: 81 feet. The other was computed on an area basis and at six cents per square foot per annum of land occupied calculated pro rata according to the time of occupation. The plaintiff claimed that in these cases the area for which the defendants together should be charged was 25,000 square feet.

Notwithstanding that in the statements of defence the defendants asked that the actions be dismissed, counsel for the defendant-owner

quai. Ces droits de quai sont, à mon sens, des droits et taux au sens de l'article 20 de la loi.

Il ressort de la déposition de E. D. Hickey, président de la Commission du havre de Hamilton, que la Commission avait adopté une politique générale de perception de droits pour l'utilisation de ce qu'elle appelle ses terminus. Le témoin a également mentionné un [TRADUCTION] «tarif». Je pense qu'il convient d'ajouter foi à la déposition de Hickey, mais celle-ci ne prouve pas l'existence d'un règlement autorisant la mise en vigueur d'une politique générale de perception de droits ou un soi-disant «tarif».

Il est constant que pour pouvoir invoquer un règlement il faut pouvoir rapporter la preuve de son existence. Le paragraphe 3 de l'article 20 (précité) de la loi indique la procédure à suivre pour rapporter la preuve de l'existence d'un règlement établi par la demanderesse.

On n'a en aucune façon démontré l'existence d'un règlement de la demanderesse prévoyant ou autorisant la perception des droits dont elle tente d'obtenir recouvrement par les présentes actions, mis à part les droits relatifs au déplacement des trois navires du quai n° 23 à la darse de la rue Wellington et, à cet égard, le règlement autorise la perception de \$25 dans chaque cas.

Mais la question n'en est pas pour autant réglée.

La demanderesse a effectué le calcul des droits de quai en combinant deux méthodes. La première consiste à évaluer les droits d'amarrage, calculés d'après la longueur du navire au taux d'un cent par jour et par pied de longueur. Les longueurs respectives des navires s'élevaient à 88 pieds pour le *A.M. German*, 89 pieds pour le *Frank Dixon* et 81 pieds pour le *Strathmore*. Le deuxième calcul était effectué en fonction de la surface occupée au taux de six cents par an et par pied carré occupé, le tout proportionnellement à la période effective d'occupation. La demanderesse prétend qu'en l'espèce, la facture doit porter sur une surface totale de 25,000 pieds carrés pour les trois défendeurs.

Bien que dans leurs défenses les défendeurs aient demandé le rejet des actions, l'avocat du propriétaire défendeur a soutenu, à l'audience,

at the trial took the position, as I understand it, that it should not have been charged for the area used but that on the basis of an alleged purported agreement with one, Kenneth Elliott, the charge should have been confined to what it would be calculated only at one cent per day for each lineal foot of each vessel. As I also understand the position of counsel for the defendants at the trial he indicated in effect that the defendant-owner was willing to pay the plaintiff on that basis.

That expression of willingness, as I understand it to have been, might strictly be construed as something less than an admission of liability. However, if there be such an indication of willingness to pay (as I understand there was) at the trial of actions pursued to obtain remedies through the processes of the Court it would be dalliance with semantics to say that judgment should not follow for at least that amount. Here, part payment has been made.

There was some difference between counsel as to what the amount for which judgment would go for the plaintiff if the defendants were properly chargeable for side wharfage but not for area. The amount settled upon by counsel for side wharfage without an area charge was \$290.00. In this the plaintiff did not waive any of the other amounts in respect of which it seeks recovery in these actions.

Adding that \$290.00 to the sum of \$75.00 for moving the ships the total would be \$365.00.

Accordingly, and allocating the \$290.00 item among the three actions having regard to the respective lengths of the ships, there will be judgments for the plaintiff as follows:

1. In the *German* case:—\$124.00;
2. In the *Dixon* case:—\$125.00;
3. In the *Strathmore* case:—\$116.00.

In the event that a tribunal which may review this matter may reach a conclusion different from mine regarding the result arising out of the

si j'ai bien compris, qu'on ne devrait pas demander le paiement pour utilisation de la zone en cause, mais qu'on devrait s'en tenir au taux de un cent par jour et par pied de longueur de chaque navire comme il avait été convenu dans un accord qui, d'après lui, aurait été passé avec un certain Kenneth Elliott. Il me semble donc que, d'après les déclarations faites à l'audience par l'avocat des défendeurs, le propriétaire défendeur avait l'intention de régler la demande sur la base de ce calcul.

Si je la comprends bien, cette manifestation d'intention pouvait être interprétée de façon restrictive afin de ne pas constituer une véritable reconnaissance de responsabilité. Cependant, si l'on manifeste, comme il me semble que c'était le cas, une certaine intention d'effectuer un paiement à l'audience d'actions dont l'objet est d'obtenir un redressement judiciaire, ce serait jouer sur les mots de dire qu'on ne devrait pas allouer en jugement un montant au moins égal à cette somme. Or, en l'espèce, un acompte a déjà été versé.

Les avocats n'étaient pas d'accord quant au montant à allouer par jugement à la demanderesse dans l'hypothèse où les défendeurs seraient tenus de verser des droits d'amarrage, sans tenir compte de l'occupation des lieux. Ils ont fixé d'un commun accord les droits d'amarrage, sans droit d'occupation des lieux à la somme de \$290.00. En acceptant ce chiffre, la demanderesse n'a pas renoncé aux autres montants qu'elle cherche à recouvrer par les présentes actions.

Si l'on ajoute cette somme de \$290.00 au \$75.00, coût du déplacement des navires, on arrive à un montant total de \$365.00.

Par conséquent, si l'on répartit les \$290.00 entre les trois actions d'après la longueur respective des navires, les jugements alloueront à la demanderesse les sommes suivantes:

1. Dans l'affaire *German*:—\$124.00;
2. Dans l'affaire *Dixon*:—\$125.00;
3. Dans l'affaire *Strathmore*:—\$116.00.

Dans l'hypothèse où un tribunal, statuant sur un appel interjeté de ce jugement, parvienne à une conclusion différente de la mienne quant à

circumstance that no by-law for the imposition and collection of rates and tolls other than by-law no. 84 was proven, it may be helpful if I deal with what I consider the situation would have been had the plaintiff been in a position to impose and collect rates and tolls and make charges and receive compensation for the use of the harbour facilities without such a by-law other than by-law no. 84.

A principal submission of the defendants was that there was an implied agreement binding upon the plaintiff arising out of an alleged assurance by Kenneth Elliott, that the defendant-owner could enter and use the harbour facilities at one cent per lineal foot of each ship per day.

On behalf of the defendant-owner it was further submitted that even if Mr. Elliott were not the appointed agent of the plaintiff, the plaintiff would, nevertheless, be bound on the principle of holding out.

The defendant-owner based such portion of its defence upon the following submissions:

1. Elliott, at the time of giving the alleged assurance was one of the three commissioners of which the Corporation, The Hamilton Harbour Commissioners, consisted. Since he occupied that position the defendant-owner was justified in believing he could be relied upon.
2. When informed of the representations claimed to have been made to the defendant's representative by Elliott, the plaintiff did not deny his authority and did not repudiate those alleged representations.
3. Elliott had, and to the knowledge of the plaintiff, previously personally been interested in contracts made with the plaintiff.
4. No agreement as to rates was made between the parties other than the purported agreement made on behalf of the plaintiff by Elliott.

In my view such a defence would fail.

la situation que crée le manque de preuves attestant l'existence d'un règlement sur l'imposition et la perception des taux et des droits, autre que le règlement n° 84, il serait peut-être utile que j'examine ici ce qu'aurait été, à mon avis, la situation si la demanderesse avait pu imposer et percevoir des taux et des droits et recevoir une indemnité pour l'utilisation des installations du port sans que ne soit exigé de règlement autre que le règlement n° 84.

L'un des principaux arguments des défendeurs portait sur l'existence d'un accord tacite liant la demanderesse et imputable à Kenneth Elliott qui aurait assuré au propriétaire défendeur qu'il pouvait entrer dans le havre et utiliser ses installations contre une redevance de un cent par jour et par pied (mesure linéaire).

L'avocat du propriétaire défendeur a également fait valoir que, même si Elliott n'était pas le mandataire désigné de la demanderesse, celle-ci pouvait néanmoins voir sa responsabilité engagée par l'application de la doctrine de la fausse représentation.

Le propriétaire défendeur a fondé cette partie de sa défense sur les arguments suivants:

1. A l'époque où il est censé avoir donné les assurances en question, Elliott était l'un des trois commissaires composant la Corporation, les commissaires du port de Hamilton. Il était normal que le propriétaire défendeur ajoute foi à ce que lui disait l'un des commissaires.
2. Informé des assurances qu'Elliott est censé avoir donné au représentant de la défenderesse, la demanderesse ne l'a pas désavoué et n'a pas rejeté les prétendues assurances.
3. La demanderesse n'était pas sans savoir qu'Elliott avait déjà, à titre personnel, participé à certains contrats conclus avec elle.
4. Pour ce qui est des droits de quai, les parties n'avaient conclu aucun accord autre que celui qu'Elliott est censé avoir passé au nom de la Corporation.

Il convient, à mon sens, de rejeter une défense fondée sur de tels motifs.

It is my opinion that no individual commissioner has any status to exercise the corporation's powers. It is only The Hamilton Harbour Commissioners, the corporation, which may exercise such powers pursuant to *The Hamilton Harbour Commissioners' Act*. Although a commissioner has, as such, a voice in the affairs of that corporation it is only the corporation per se which acts.

I find that Elliott did not have any authority to act on behalf of the plaintiff.

I find that the plaintiff did nothing and did not omit to do anything which would justify the defendant-owner in believing that Elliott was authorized to act on its behalf and that it did nothing and did not omit to do anything which would constitute a ratification of any agreement which Elliott may have purported to make on its behalf.

The evidence of Mr. Barfknecht, the defendant-owner's representative, was to the effect that Elliott, by verbal arrangement made between them, was to have a financial interest in the scrapping of the ships and disposition of the resulting salvaged material.

Section 27 of *The Hamilton Harbour Commissioners' Act* is:

27. The Corporation shall not have any transactions of any pecuniary nature, either in buying or selling, with any members thereof, directly or indirectly.

Although this only specifically prohibits transactions involving buying or selling it does indicate, I think, a general principle which should be followed, namely, no person who is a commissioner should transact any business in which he has a pecuniary interest with the corporation.

However, even without that section,—even if it did not exist, any possible conflict of interest between The Hamilton Harbour Commissioners and any member of it should be avoided. It is demonstrable that it should be avoided even if in the result the transaction was equally advantageous to The Hamilton Harbour Commissioners as was any other transaction in which no commissioner had any pecuniary interest.

J'estime qu'il n'appartient à aucun commissaire d'exercer à lui seul les pouvoirs de la Corporation. D'après la *Loi sur les commissaires du havre de Hamilton*, seuls les commissaires du port de Hamilton, c'est-à-dire la Corporation, peuvent exercer ces pouvoirs. Bien qu'un commissaire ait, à ce titre, voix au chapitre quant aux affaires de la Corporation, les décisions n'appartiennent qu'à la Corporation à proprement parler.

Je considère qu'Elliott n'avait aucune autorité pour agir au nom de la demanderesse.

Je considère que la demanderesse n'a rien fait ou n'a rien omis de faire qui puisse donner au propriétaire défendeur à croire qu'Elliott avait autorité pour agir en son nom; en outre, la demanderesse n'a rien fait ou n'a rien omis de faire qui puisse porter ratification d'un accord qu'Elliott aurait prétendument conclu en son nom.

Il ressort de la déposition de Barfknecht, représentant du propriétaire défendeur, qu'Elliott, à la suite d'un accord verbal entre eux, devait être pécuniairement intéressé au démontage des navires et à la vente des matériaux de récupération.

L'article 27 de la *Loi des commissaires du havre de Hamilton* dispose que:

27. La Corporation ne doit faire aucune affaire de nature pécuniaire, soit par achat ou vente, avec aucun de ces membres, ni directement ni indirectement.

Bien que cette interdiction ne s'applique précisément qu'aux transactions de vente et d'achat, elle pose à mon avis un principe général à suivre selon lequel celui qui exerce les fonctions de commissaire ne doit effectuer aucune transaction avec la Corporation s'il est intéressé pécuniairement à l'affaire.

Toutefois, même si l'on fait abstraction de cet article, même s'il n'existait pas, il n'en reste pas moins l'obligation d'éviter tout conflit d'intérêts entre la Corporation et un de ses membres. Il est démontrable qu'il faut éviter cette situation même si les résultats de la transaction étaient tout aussi avantageux pour la Corporation que les résultats d'une autre transaction dans laquelle aucun commissaire n'aurait d'intérêt pécuniaire.

If Mr. Barfknecht's evidence that the original arrangement was that Elliott was to have a financial interest in the scrapping of the three vessels and the disposition of the salvaged material is correct, then Barfknecht must have been aware of a possible conflict of interest between Elliott and The Hamilton Harbour Commissioners. This would, in my opinion, negate any possibility that Elliott had any ostensible authority to act on behalf of the plaintiff. It should indicate to the defendant-owner and its representative that Elliott was not in a position to make any arrangement binding upon the plaintiff.

It could not be said that the plaintiff could now recover on the basis of obtaining damages for trespass. Whatever might have been its rights, if any, in that connection, it would have lost them by its subsequent course of action, including invoicing for charges claimed. In any event according to its pleadings the plaintiff's claim sounds in contract and not in tort.

I do not think that any useful purpose will be served by a review of the minutiae of evidence so painstakingly presented. It is, I think, sufficient to say that I am satisfied that the charges for dock wharfage, including area charges, which the plaintiff seeks to recover in these actions, are consistent with charges made generally by the plaintiff in connection with the use of the facilities of the harbour. They have, so far as reasonableness is concerned, the test of the marketplace. If it were not for the necessity of proof of an appropriate by-law, it would be my view, that up to the time of the commencement of the proceedings the plaintiff would have been entitled to recover in total the sum of \$1590.80 made up as follows:

Towing the <i>Frank Dixon</i> back to pier no. 23.	\$	40.00
Moving the three ships from pier no. 23 to the Wellington Street slip, in accordance with by-law 84	\$	75.00
Dock charges for the 3 ships for the use of pier no. 23 and adjacent area	\$	1475.80
<b>Total</b>	<b>\$</b>	<b>1590.80</b>

Si la déposition de Barfknecht selon laquelle l'accord original prévoyait l'intéressement pécuniaire d'Elliott au démontage des trois navires et à la vente des matériaux de récupération est exact, il devait se rendre compte de la possibilité de conflits d'intérêts entre Elliott et la Corporation. Ceci, à mon sens, tendrait à retirer toute possibilité qu'Elliott ait eu un quelconque pouvoir de traiter au nom de la demanderesse. Le propriétaire défendeur et son représentant auraient dû en déduire qu'Elliott n'était pas à même de conclure des accords liant la demanderesse.

On ne saurait prétendre que la demanderesse peut en conséquence obtenir des dommages-intérêts pour violation du droit de propriété. Quels qu'aient pu être éventuellement ses droits à cet égard, elle les a perdus par ses actes subséquents, par exemple la facturation des sommes réclamées. En tout cas, dans ses conclusions, la demanderesse fonde sa réclamation sur la responsabilité contractuelle et non délictuelle.

Je ne pense pas qu'il soit utile d'examiner en détail la preuve si soigneusement présentée. Je pense qu'il suffit de dire que je suis convaincu que les droits de quai, y compris les droits pour utilisation de la zone avoisinante, que la demanderesse tente de recouvrer par ces actions, sont conformes aux droits généralement imposés par la demanderesse pour l'utilisation des installations du port. Leur caractère modéré a été démontré à l'usage. S'il n'était pas nécessaire d'établir l'existence d'un règlement pertinent, je serais d'avis qu'à la date où furent intentées ces actions, la demanderesse était en droit de recouvrer la somme totale de \$1,590.80 ventilée comme suit:

Remorquage du <i>Frank Dixon</i> jusqu'au quai n° 23	\$	40.00
Déplacement des trois navires du quai n° 23 à la darse de la rue Wellington, conformément au règlement n° 84	\$	75.00
Frais de quai pour les trois navires pour l'utilisation du quai n° 23 et de la zone avoisinante	\$	1475.80
<b>Total</b>	<b>\$</b>	<b>1590.80</b>

In each of the three actions the defendants counterclaim. Wording of each counterclaim contains:

The Defendants state that as a result of the wrongful and improper removal and seizure by the Plaintiff without notice to the Defendants of such seizure and removal, and also because of the negligence of the Plaintiff in pursuing such wrongful seizure and removal, that the Defendant-owner and Defendants suffered serious damages to the extent of \$4900.00 as of the date of this Counter-claim; and the Defendant-owner maintains that such damage will increase and continue beyond the aforementioned figure as long as and until the Plaintiff wrongfully withholds the Defendant Ships from the Defendant-owner.

Warrants for the arrest of the ships were issued out of this Court on November 8, 1972.

On November 6, 1972 the ships were seized by the plaintiff. The plaintiff claims that that seizure was pursuant to *The Hamilton Harbour Commissioners' Act*.

Extracts from *The Hamilton Harbour Commissioners' Act* are:

24. The Corporation may, in the following cases, seize and detain any vessel at any place within the limits of the province of Ontario:—

(a) Whenever any sum is due in respect of a vessel for rates or for commutation of rates, and is unpaid;

25. The Corporation may seize and detain any goods in the following cases:—

(a) Whenever any sum is due for rates in respect of such goods, and is unpaid;

3. In this Act, unless the context otherwise requires,—

(c) "vessel" includes every kind of ship, boat, barge, dredge, elevator, scow or floating craft propelled by steam, or otherwise;

(d) "goods" means any movables other than vessels;

(e) "rates" means any rate, toll, or duty whatsoever imposed by this Act.

Because of the failure to prove any by-law other than by-law 84 this matter is dealt with on the basis that at the time of seizure on November 6, 1972 there was nothing due to the plain-

Les défendeurs ont déposé une demande reconventionnelle dans les trois cas. Chaque demande reconventionnelle comprend le passage suivant:

[TRADUCTION] Les défendeurs déclarent que le déplacement injustifié et abusif des navires et leur saisie par la demanderesse sans que les défendeurs n'en aient été avisés, ainsi que la négligence de la demanderesse dans l'exécution de ces saisies et déplacements injustifiés, ont entraîné pour le propriétaire défendeur et les défendeurs d'importants dommages qui, à la date de cette demande reconventionnelle, se montent à la somme de \$4,900.00; le propriétaire défendeur soutient que lesdits dommages ne feront qu'augmenter et dépasseront le chiffre susmentionné aussi longtemps que la demanderesse détiendra abusivement les navires défendeurs.

C'est cette Cour qui a délivré les mandats de saisie le 8 novembre 1972.

La demanderesse fit saisir les navires le 6 novembre 1972. La demanderesse affirme que la saisie a été effectuée conformément à la *Loi sur les commissaires du havre de Hamilton*.

Voici, à cet égard, des extraits de la *Loi sur les commissaires du havre de Hamilton*:

24. La Corporation peut, dans les cas suivants, saisir et détenir tout navire en tout lieu dans les limites de la province de l'Ontario:

(a) lorsqu'une somme est due relativement au navire pour des droits de havre, ou que le prix de commutation de ces droits n'aura pas été payé;

25. La Corporation peut saisir et détenir toutes marchandises dans les cas suivants:

(a) lorsque les droits exigibles relativement à ces marchandises n'auront pas été payés;

3. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente:

c) Le mot «navire» comprend toute espèce de navires, bateaux, barges, dragueurs, élévateurs, allèges ou embarcations mues par la vapeur ou autrement;

d) Le mot «marchandises» signifie tous meubles autres que des navires;

e) les mots «droits» signifient tout péage, taux ou droit quelconque imposé par la présente loi.

Étant donné que personne n'a pu rapporter la preuve de l'existence d'un règlement autre que le règlement n° 84, on doit partir du principe qu'à la date de saisie, le 6 novembre 1972, le

tiff from the defendant-owner in respect of the ships other than anything which was owing for the moving of the ships. An indication of willingness on behalf of a defendant made at a trial would not, merely because made at such trial, be referable to a date some months prior to the trial. Accordingly unless the plaintiff was entitled to seize for the \$75.00 for moving the ships the seizure and detention on November 6, 1972 was done without right or legal justification. It might be, on the evidence of Mr. Lloyd Day, the Harbour Master, that he considered he had taken possession of the ships on November 6, 1972 even before they were moved. In any event, and at the very least, if the plaintiff sought payment for the moving, as it obviously does, then the defendant-owner was entitled to be informed of the moving and its cost and I find that was not done. As I previously indicated it is my opinion that the plaintiff's control over the harbour was such that it was entitled to move the ships and charge for it pursuant to by-law 84 under the circumstances. On the other hand I find the drastic remedy of seizure and detention pursuant to *The Hamilton Harbour Commissioners' Act* was not available to it on November 6, 1972.

So drastic is that remedy pursuant to *The Hamilton Harbour Commissioners' Act* there is not even provision in that Act for the releasing of seized ships in disputed matters on the posting of an adequate bond of indemnity.

Moreover there was no evidence that subsection 3 of section 26 of that Act namely:

3. The seizure and detention may be effected upon the order of—

- (a) any judge;
- (b) any magistrate having the power of two justices of the peace;
- (c) the Collector of Customs at the port of Hamilton.

was complied with.

I find the seizures made on November 6, 1972 and the detentions until warrants for arrest

propriétaire défendeur ne devait rien à la demanderesse relativement aux navires, si ce n'est ce qu'il lui devait pour leur déplacement. Une manifestation d'intention faite à l'audience au nom d'un défendeur ne peut pas de ce seul fait être rendu applicable à une date antérieure de plusieurs mois à l'audience. Par conséquent, à moins que la demanderesse n'ait eu le droit de saisir les navires pour le recouvrement des \$75.00 afférents à leur déplacement, la saisie des navires le 6 novembre 1972 et leur détention ont été effectuées de façon irrégulière et sans justification légale. Il semble ressortir de la déposition du maître de port, Lloyd Day, qu'il considèrerait qu'il avait déjà pris possession des navires le 6 novembre 1972, avant même de les déplacer. En tout cas, si la demanderesse tentait de recouvrer les frais de déplacement, comme c'est de toute évidence le cas, alors le propriétaire défendeur était au moins en droit de se voir informer du déplacement et des frais y afférents. Je constate que ceci n'a pas été fait. Comme je l'ai déjà indiqué, j'estime que le pouvoir de la demanderesse sur le port lui permet en l'espèce de déplacer les navires et de faire payer ces déplacements conformément au règlement n° 84. Par contre, je considère qu'au 6 novembre 1972 la *Loi sur les commissaires du havre de Hamilton* n'autorisait pas la demanderesse à recourir à la solution extrême de la saisie et détention.

Le remède que prévoit la *Loi sur les commissaires du havre de Hamilton* est rigoureux au point de ne même pas prévoir en cas de litige la mainlevée de la saisie des navires sur dépôt d'une caution en garantie des dommages-intérêts.

De plus, rien ne prouve qu'on s'est conformé au paragraphe 3 de l'article 26 de la loi qui dispose que:

3. La saisie et la détention peuvent être opérées sur l'ordre—

- (a) d'un juge;
- (b) d'un magistrat ayant le pouvoir de deux juges de paix;
- (c) du percepteur des douanes du port de Hamilton.

A mon avis, les saisies effectuées le 6 novembre 1972 et la détention des navires jusqu'à la

issued out of this Court on November 8, 1972 were executed were illegal.

A position taken on behalf of the defendants appears to contemplate an arrest on a warrant issued out of this Court being illegal if the amount then claimed was greater than was actually owing.

It is also my view that in the absence of abuse of the process of the Court no action for damages would lie against a person causing an arrest of a ship to be made pursuant to the rules of the Federal Court of Canada if the amount owing were less than the amount claimed or even if nothing were owing. Otherwise the remedy of arrest in disputed claims would put the person invoking the remedy at great risk,—a risk, which in my view, was not intended and was not created. I find there was no abuse of the process of the Court.

I find that there was no illegality associated with the arrest on the warrant issued out of this Court.

Evidence was given by Mr. Barfknecht in a general way as to what he indicates were damages of the defendant-owner. For one thing I do not consider that it was established that he is qualified or has sufficient expertise to give cogent evidence as to any such damages. Furthermore I consider that his evidence in this connection was so devoid of adequate detail that it does not have any significant value. I find it to have been unsupported and uncorroborated by tangibles. It seemed to me to be replete with exaggeration.

I find that the defendant-owner has not met the onus which is upon it to establish quantum of damages.

The defendant-owner has not claimed punitive damages.

Having regard to what I find to have been the illegal seizure and detention purported to have been made pursuant to *The Hamilton Harbour Commissioners' Act* and my other findings including my findings in connection with lack of adequate evidence of damage, I find that the defendant-owner is entitled only to nominal damages in respect of that illegal seizure and

signification des mandats de saisie délivrés par cette Cour le 8 novembre 1972, étaient illégales.

Les défendeurs semblent être d'avis qu'une saisie effectuée sur mandat délivré par la Cour serait illégale si le montant réclamé à l'époque était supérieur à celui qui était effectivement dû.

Je considère en outre qu'en l'absence d'abus de la procédure de la Cour, on ne saurait poursuivre en dommages-intérêts quiconque a fait saisir un navire conformément aux règles de la Cour fédérale du Canada si le montant effectivement dû était inférieur à la somme réclamée ou encore si la dette était inexistante. A juger autrement, on ferait courir de grands risques à toute personne invoquant le remède de la saisie dans des cas litigieux; or, à mon avis, on n'a ni prévu ni institué ce risque. J'estime qu'il n'y a pas eu abus de la procédure de la Cour.

Je pense que la saisie effectuée sur mandat délivré par cette Cour n'est entachée d'aucune illégalité.

Dans sa déposition, Barfknecht avait donné un aperçu général des dommages subis par le propriétaire défendeur. D'une part, j'estime qu'on n'a pas établi que ce témoin est qualifié et qu'il possède des connaissances suffisantes pour pouvoir offrir un témoignage valable sur l'étendue de ces dommages. D'autre part, je considère que son témoignage à cet égard était si vague qu'il lui retirait toute valeur. Sa déposition m'a paru précaire et gratuite. Elle m'a semblé pleine d'exagérations.

Je considère que le propriétaire défendeur ne s'est pas déchargé de l'obligation qui lui incombe d'établir le quantum des dommages-intérêts.

Le propriétaire défendeur n'a réclamé aucun dommage punitif.

Eu égard à ce que je considère être une saisie et une détention illégales, effectuées censément en vertu de la *Loi sur les commissaires du havre de Hamilton*, ainsi qu'à mes autres conclusions, y compris celles relatives à l'insuffisance de preuve des dommages subis, je suis d'avis que le propriétaire défendeur n'a droit qu'à des dommages symboliques pour la saisie et la détention

detention and nothing more. Those nominal damages are fixed at one dollar in each case.

I do not consider these to be cases for costs.

In the result:

In the *German* case, the plaintiff will have judgment for \$124.00 without costs.

In the *Dixon* case, the plaintiff will have judgment for \$125.00 without costs.

In the *Strathmore* case, the plaintiff will have judgment for \$116.00 without costs.

The defendant-owner will have judgment for \$1.00 on its counter-claim in each case all without costs.

If there be any difficulty in settling the formal judgment it may be spoken to.

illégalles de ses navires et à rien de plus. Je fixe ces dommages symboliques à un dollar pour chaque navire.

<sup>a</sup> Je ne considère pas qu'en l'espèce, il convienne d'allouer des dépens.

En conclusion:

<sup>b</sup> Dans l'affaire *German*, la demanderesse obtiendra \$124.00 sans dépens.

Dans l'affaire *Dixon*, la demanderesse obtiendra \$125.00 sans dépens.

<sup>c</sup> Dans l'affaire *Strathmore*, la demanderesse obtiendra \$116.00 sans dépens.

Dans la demande reconventionnelle, le propriétaire défendeur recevra pour chaque affaire la somme de \$1.00, le tout sans dépens.

<sup>d</sup> Si la rédaction du jugement formel pose des difficultés, on pourra le soumettre à la Cour.