

T-4878-73

T-4878-73

Laurentian Pilotage Authority (Plaintiff)**L'Administration de pilotage des Laurentides (Demanderesse)**

v.

a c.

Shell Canada Limited (Defendant)**Shell Canada Limited (Défenderesse)**

Trial Division, Dubé J.—Montreal, October 3 and 10, 1975; Ottawa, December 10, 1975.

Division de première instance, le juge Dubé—Montréal, les 3 et 10 octobre 1975; Ottawa, le 10 décembre 1975.

Maritime law—Pilotage—Plaintiff claiming pilotage dues re second pilot—Defendant claiming it objected to assignment of second pilot, and that regulations under which tariffs were assessed had been repealed—Pilotage Act, S.C. 1970-71-72, c. 52, ss. 3, 12, 43(4),(6),(7), as am. S.C. 1973-74, c. 1—Canada Shipping Act, R.S.C. 1970, c. S-9, ss. 307, 330—Interpretation Act, R.S.C. 1970, c. I-23, s. 36(f),(g),(h).

Droit maritime—Pilotage—La demanderesse réclame des frais de pilotage relativement à un deuxième pilote—La défenderesse allègue qu'elle s'est opposée à l'affectation d'un deuxième pilote et que les règlements en vertu desquels les tarifs en question sont exigés étaient abrogés—Loi sur le pilotage, S.C. 1970-71-72, c. 52, art. 3, 12 et 43(4),(6),(7) et ses modifications S.C. 1973-74, c. 1—Loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C. 1970, c. S-9, art. 307 et 330—Loi d'interprétation, S.R.C. 1970, c. I-23, art. 36(f),(g),(h).

Plaintiff claimed pilotage dues from defendant for a second pilot on defendant's vessel in April, May and June, 1973. Defendant alleged that it had objected to assignment of the second pilot, and that the regulations under which tariffs were assessed had been repealed.

d La demanderesse réclame à la défenderesse des frais de pilotage relativement à un deuxième pilote à bord du navire de la défenderesse en avril, mai et juin 1973. La défenderesse allègue qu'elle s'est opposée à l'affectation d'un deuxième pilote et que les règlements en vertu desquels les tarifs ont été exigés étaient abrogés.

Held, defendant is responsible for payment. The *Pilotage Act*, replacing Part VI of the *Canada Shipping Act*, stated (section 43(4)) that regulations under the *Canada Shipping Act* were to continue in force for one year, until February 1, 1973. Subsequently, the regulations and by-laws were continued in force until February 1, 1974. The *Quebec Pilotage District General By-law*, as amended, remained in force until February 1, 1974, by virtue of section 43(4). Under section 43(6) of the *Pilotage Act*, an Authority may revoke any by-law or regulation in its area. Section 43(7) provides for continuation of the compulsory pilotage areas in Part VI of the *Canada Shipping Act*; section 307 of that Act defines the pilotage district of Quebec, and section 330 makes payment of pilotage dues compulsory within the District. Section 15 of the *General By-law* was amended in 1970 to provide, in subsection (9), for assignment of two pilots. In 1972, section 6(1) was enacted, authorizing payment of two pilots as set out in Schedule A. In 1973, Schedule A was revoked; the District in question, however, is not affected. Also in 1973, a new tariff structure for District 2 was introduced (Schedule C). Defendant has claimed that the revocation of Schedule A *ipso facto* cancels section 6(1) prescribing payment for two pilots. However, the amendment revoking Schedule A only cancels Schedule A; it does not revoke section 6(1). Section 6(1) remains in force, and still refers to Schedule A, which has been revoked, instead of to the new Schedule C. Accordingly, whereas section 6(1), authorizing payment for a second pilot, was never repealed, it remained in effect, and now refers to Schedule C. Payment of double pilotage dues set forth in Schedule C is still required under section 6(1). The Authority assigned two pilots for safety reasons, and the Court does not have authority to decide whether assignment of two pilots was necessary for those reasons. By the *Pilotage Act*, the Authority was empowered to

e *Arrêt*: la défenderesse est responsable du paiement. La *Loi sur le pilotage* qui remplace la Partie VI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* maintient en vigueur (article 43(4)) les règlements établis sous la *Loi sur la marine marchande du Canada* pendant une année, soit jusqu'au 1^{er} février 1973. Subséquemment, lesdits règlements ont été maintenus en vigueur jusqu'au 1^{er} février 1974. En vertu de l'article 43(4), le *Règlement général de la circonscription de pilotage de Québec*, dans sa forme modifiée est demeuré en vigueur jusqu'au 1^{er} février 1974. L'article 43(6) de la *Loi sur le pilotage* permet à une Administration d'annuler tout règlement dans sa région. L'article 43(7) maintient en vigueur les zones de pilotage obligatoires de la Partie VI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*; l'article 307 de cette loi définit la circonscription de pilotage de Québec et l'article 330 rend obligatoire le paiement des droits de pilotage dans les limites d'une circonscription. L'article 15 du *Règlement général* a été modifié en 1970 et prévoit au paragraphe (9) l'affectation de deux pilotes. f 1972, l'article 6(1) a été adopté, autorisant le paiement de deux pilotes, ainsi qu'il est exposé à l'annexe A. En 1973, l'annexe A a été annulée; cependant, la circonscription en question n'a pas été touchée. En 1973 également, on a introduit un tarif nouveau pour la circonscription n° 2 (annexe C). La défenderesse allègue que l'annulation de l'annexe A abroge par le fait même i l'article 6(1), lequel prescrivait les droits de pilotage pour deux pilotes. Cependant, la modification annulant l'annexe A n'abroge que cette dernière; elle n'annule pas l'article 6(1). Cet article reste en vigueur et renvoie encore à l'annexe A qui est annulée, plutôt qu'à la nouvelle annexe C. Attendu que l'article 6(1) autorisant le paiement du deuxième pilote n'a jamais été j abrogé, il demeure en vigueur et renvoie maintenant à l'annexe C. Le paiement du double pilotage établi par l'annexe C est toujours exigible suivant l'article 6(1). L'Administration a

operate an efficient pilotage service within its region, and to prescribe fees. Any ship entering the region is subject to by-laws in effect, the decisions of the Authority based on them, and the fees derived therefrom.

Brown v. Martineau [1966] R.L. 1, agreed with.

ACTION.

COUNSEL:

G. P. Major for plaintiff.

J. Laurin and *S. Hyndman* for defendant.

SOLICITORS:

Guy P. Major, Montreal, for plaintiff.

McMaster, Meighen, Minnion, Patch, Cordeau, Hyndman & Legge, Montreal, for defendant.

The following is the English version of the reasons for judgment rendered by

DUBÉ J.: Plaintiff, a body corporate established pursuant to section 3 of the *Pilotage Act*¹, is claiming the amount of \$1,869.06 from defendant for pilotage dues with respect to a second pilot on board the *Eastern Shell* during 1973 for trips between Quebec City and Chicoutimi.

At the hearing an amendment to correct the name of defendant was allowed, pursuant to Rule 425. It appeared that the corporation Shell Canada Limited had a written agreement with Shell Canadian Tankers (1964) Limited, whereby the former corporation functioned as charterer and the latter as owner of a number of vessels, including the *Eastern Shell*. This agreement, dated July 1, 1972 and filed by defendant (Exhibit D-12), was signed by the same president and secretary for both corporations. It was also established that both occupied the same building. Counsel for the defendant agreed to the amendment and for the purposes of this judgment, the name of defendant becomes Shell Canadian Tankers (1964) Limited.

imposé deux pilotes par mesure de sécurité, et il n'appartient pas au tribunal de déterminer si l'affectation de deux pilotes était nécessaire pour cette raison. Par le biais de la *Loi sur le pilotage*, le législateur a autorisé l'Administration à faire fonctionner un service de pilotage efficace pour sa région et à imposer des frais de pilotage. Le navire qui s'engage dans cette région est assujéti aux règlements en vigueur, aux décisions de l'Administration qui reposent sur ces règlements et aux frais qui en découlent.

Arrêt approuvé: *Brown c. Martineau* [1966] R.L. 1.

b ACTION.

AVOCATS:

G. P. Major pour la demanderesse.

c *J. Laurin* et *S. Hyndman* pour la défenderesse.

PROCUREURS:

Guy P. Major, Montréal, pour la demanderesse.

d *McMaster, Meighen, Minnion, Patch, Cordeau, Hyndman & Legge*, Montréal, pour la défenderesse.

e *Voici les motifs du jugement rendu en français par*

LE JUGE DUBÉ: La demanderesse, une corporation établie en vertu de l'article 3 de la *Loi sur le pilotage*¹ réclame un montant de \$1,869.06 de la part de la défenderesse pour frais de pilotage relativement à un deuxième pilote à bord du vaisseau *Eastern Shell* au cours de l'année 1973 pour des voyages Québec-Chicoutimi.

g Au cours de l'audition un amendement en vertu de la Règle 425 a été permis aux fins de corriger le nom de la défenderesse. Il est apparu qu'en fait la corporation Shell Canada Limited avait une entente écrite avec Shell Canadian Tankers (1964) Limited selon laquelle la première corporation agissait comme affrèteuse et la seconde comme propriétaire de certains vaisseaux dont le *Eastern Shell*. Cette entente en date du 1^{er} juillet 1972 et déposée par la défenderesse (pièce D-12) est signée par le même président et le même secrétaire pour les deux corporations. Il a également été établi que les deux corporations habitaient sous un même toit. Le procureur de la défenderesse a consenti à l'amendement et pour les fins de ce jugement le nom de la défenderesse devient Shell Canadian Tankers (1964) Limited.

¹ S.C. 1970-71-72, c. 52.

¹ S.C. 1970-71-72, c. 52.

Defendant alleged that it objected to the assignment of a second pilot during the journeys in question, namely the ones between Quebec City and Chicoutimi on April 17, May 2, 25 and 26, June 12 and July 11 and 13, 1973. It claimed that this assignment of a second pilot was not a safety precaution but rather a measure taken in order to comply with a collective agreement between plaintiff and the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots. It also alleged that the Regulations under which the tariffs in question were assessed had been repealed by Order in Council.

It appears that the case at bar will set a precedent and that the decision on it will affect other claims by plaintiff with regard to owners of other ships assigned a pilot under similar circumstances.

The *Pilotage Act*, proclaimed in force on February 1, 1972, replaced Part VI of the *Canada Shipping Act*², dealing with pilotage, and in section 3 it established four Pilotage Authorities which are named in the Schedule; they are the Atlantic Pilotage Authority; the Laurentian Pilotage Authority, comprising all waters in and around the Province of Quebec, with certain exceptions; the Great Lakes Pilotage Authority; and the Pacific Pilotage Authority. In section 43 of the Act transitional, repeal and consequential provisions are made. Section 43(4) states that the regulations made under the *Canada Shipping Act* continue in force for one year from the commencement of the Act, namely until February 1, 1973, unless revoked by an Authority.

43. (4) Every by-law made or expressed to have been made by a pilotage authority as defined in the *Canada Shipping Act* and every regulation made pursuant to Part VIA of that Act and in force, or deemed to be in force, on the commencement of this Act, continues in force for one year from the commencement of this Act unless the by-law or regulation is revoked by an Authority.

Section 43(4) was subsequently amended.³ Assented to on January 31, 1973, the amendment provided for the continuation in force of the said regulations and by-laws until February 1, 1974,

² R.S.C. 1970, c. S-9.

³ S.C. 1973-74, c. 1.

La défenderesse allègue qu'elle s'est objectée à l'affectation d'un deuxième pilote au cours des voyages en question, soit entre Québec et Chicoutimi, les 17 avril, 2, 25 et 26 mai, 12 juin, 11 et 13 juillet 1973. Elle prétend que cette imposition d'un deuxième pilote n'était pas une précaution sécuritaire mais plutôt pour satisfaire à une convention collective entre la demanderesse et la Corporation des pilotes du bas St-Laurent. Elle allègue également que les Règlements en vertu desquels les tarifs en question sont exigés étaient abrogés par ordre-en-conseil.

Il appert qu'il s'agit ici d'une cause type dont la décision affectera d'autres réclamations de la demanderesse à l'endroit d'autres propriétaires de vaisseaux qui se sont vus imposer un deuxième pilote dans des circonstances semblables.

La *Loi sur le pilotage* proclamée le 1^{er} février 1972, remplace la Partie VI sur le pilotage de la *Loi sur la marine marchande du Canada*² et établit par l'article 3 quatre Administrations de pilotage désignées dans l'Annexe, soit l'Administration de pilotage de l'Atlantique, celle des Laurentides comprenant toutes les eaux sises dans la province de Québec moins certaines exceptions, celles des Grands Lacs et du Pacifique. La Loi établit à l'article 43 des dispositions transitoires, abrogatives et résultantes. Le quatrième paragraphe maintient les Règlements établis sous la *Loi sur la marine marchande du Canada* en vigueur pendant une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente Loi, soit jusqu'au 1^{er} février 1973, à moins d'être annulés par une Administration.

43. (4) Tout règlement qui a été établi ou déclaré avoir été établi par une autorité de pilotage telle qu'elle est définie dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* et tout règlement établi en application de la Partie VIA de cette loi et en vigueur ou censé être en vigueur lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, demeurent exécutoires pendant une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, à moins d'être annulés par une Administration.

Cet article 43(4) a été amendé subséquemment³. Sanctionné le 31 janvier 1973, l'amendement maintient lesdits Règlements en vigueur jusqu'au 1^{er} février 1974, à moins d'être annulés par

² S.R.C. 1970, c. S-9.

³ S.C. 1973-74, c. 1.

unless they were revoked by an Authority.

The *Quebec Pilotage District General By-law*⁴, made pursuant to the *Canada Shipping Act*, came into effect on February 7, 1957, and accordingly, by the terms of section 43(4), remained in effect as amended through the years until February 1, 1974 unless revoked by an Authority.

Under section 43(6) of the Act an Authority may, with the approval of the Governor in Council, revoke any by-law or regulation in its region:

43. (6) An Authority may, with the approval of the Governor in Council, revoke any by-law or regulation continued in force by subsection (4) that has effect within any part of the region set out in respect of the Authority in the Schedule.

Under the present Act, section 43(7) provides for the continuation in force of the compulsory pilotage areas mentioned in Part VI of the *Canada Shipping Act*, and section 307 of the latter Act defines the pilotage district of Quebec as comprising the St. Lawrence River from the western limit of the harbour of Quebec City to the grounds off Father Point, including the Saguenay River. Section 330 makes the payment of pilotage dues compulsory within the limits of a district.

Section 15 of the aforementioned *General By-law* deals with the assignment of pilots, and subsection (6) reads as follows:

15. (6) 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.

Section 15 was amended on November 24, 1970 by Regulation SOR/70-513, which reads as follows:

15. (9) Notwithstanding subsection (6), where two pilots are required for the safe navigation of a vessel, the Superintendent may assign two pilots to that vessel and shall direct which of the pilots shall be in charge.

The Superintendent's right to assign two pilots is based on section 12 of the Act, which describes the objects and powers of the Authority:

12. The objects of an Authority are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within the region set out in respect of the Authority in the Schedule.

⁴ SOR/57-51, P.C. 1957-191.

une Administration.

*Le Règlement général de la circonscription de pilotage de Québec*⁴ établi en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* est entré en vigueur le 7 février 1957 et en vertu de l'article 43(4) est donc demeuré en vigueur tel qu'amendé au cours des années, jusqu'au 1^{er} février 1974, à moins d'être annulé par une Administration.

L'article 43(6) de la Loi permet à une Administration avec l'approbation du gouverneur en conseil d'annuler tout Règlement dans sa région:

43. (6) Une Administration peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, annuler tout règlement maintenu en vigueur par le paragraphe (4) et qui a effet dans toute partie de la région indiquée dans l'annexe en ce qui concerne cette Administration.

L'article 43(7) maintient en vigueur sous la présente loi les zones de pilotage obligatoires de la Partie VI de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et l'article 307 de cette Loi définit la circonscription de pilotage de Québec comme comprenant le fleuve St-Laurent de l'extrémité ouest du port de Québec jusqu'au large de Pointe-au-Père, y compris la rivière Saguenay. L'article 330 rend obligatoire le paiement des droits de pilotage dans les limites d'une circonscription.

L'article 15 du Règlement général précité traite de l'affectation des pilotes et le paragraphe (6) se lit comme suit:

15. (6) Il n'est pas affecté plus d'un pilote à un navire mais, dans le cas d'un remorqueur et d'une remorque, il peut en être affecté un à chaque bâtiment; le Surintendant indique alors lequel des pilotes est responsable.

Cet article 15 a été modifié le 24 novembre 1970 par le Règlement DORS/70-513 qui se lit comme suit:

15. (9) Nonobstant le paragraphe (6), lorsqu'il faut deux pilotes pour assurer la navigation sûre d'un navire, le Surintendant peut affecter deux pilotes au navire et il doit, dans ce cas, déterminer lequel de ces deux pilotes en aura la conduite.

Le droit du Surintendant d'affecter deux pilotes est fondé sur l'article 12 de la Loi qui décrit les objets et pouvoirs de l'Administration:

12. Une Administration a pour objets d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région indiquée dans l'annexe en ce qui concerne cette Administration.

⁴ DORS/57-51, C.P. 1957-191.

The assignment of two pilots was authorized by Regulation SOR/70-513 and payment for their services by SOR/72-5, dated January 13, 1972, which stated:

6. (1) The pilotage dues as set forth in Schedule A shall be paid for the services of each pilot used in respect of each vessel unless exempted by the Act or by this By-law.

It should be noted that this last Regulation came into effect some two weeks before the Authority was created, pursuant to proclamation of the Act on February 1, 1972.

On March 8, 1973, by SOR/73-136, the Authority revoked paragraphs 2(1)(e),(g), and (h), subsection 2(2), sections 7, 8 and 9 and Schedule A of the By-law.

This Schedule may be found in SOR/72-388 and prescribes the tariffs of pilotage dues to be paid to the Laurentian Pilotage Authority for District No. 1. Since the harbour of Quebec City and the St. Lawrence waters to the east, as well as the Saguenay River, are in District No. 2, they are not affected by the revocation of Schedule A.

Conversely SOR/73-135, also dated March 8, 1973, introduces a new tariff for District No. 2, the Quebec City and Saguenay district. The tariff structure, similar to Schedule A, is entitled Schedule C and increases the dues.

Defendant alleges that SOR/73-136, revoking Schedule A of the former tariff, *ipso facto* cancels SOR/72-5 of January 13, 1972 prescribing the payment of pilotage dues set forth in Schedule A.

However, in point of fact the said SOR/73-136 only cancels Schedule A; it does not revoke section 6(1) providing for payment of a second pilot. On the same date Schedule A was replaced by Schedule C.

Nevertheless, section 6(1) remains in effect and still refers to Schedule A, which has been revoked, instead of to the new Schedule C of the same date.

Section 36 of the *Interpretation Act*⁵ deals with repeal and substitution, and paragraphs (f),(g) and

⁵ R.S.C. 1970, c. I-23.

L'affectation de deux pilotes étant autorisée par le Règlement DORS/70-513, le paiement en était autorisé par le DORS/72-5 en date du 13 janvier 1972, soit:

^a 6. (1) Sauf tout cas d'exemption prévu par la Loi ou par le présent règlement, les droits de pilotage établis à l'annexe A doivent être payés pour les services de chaque pilote dont les services sont retenus pour un navire.

^b Il est à remarquer que ce dernier Règlement est entré en vigueur quelque deux semaines avant que l'Administration prenne existence en vertu de la proclamation de la Loi le 1^{er} février 1972.

^c Le 8 mars 1973, par le biais du DORS/73-136, l'Administration annule les alinéas 2(1)e,g) et h), le paragraphe 2(2), les articles 7, 8 et 9 et l'Annexe A du Règlement.

^d Ladite Annexe A se retrouve au DORS/72-388 et prescrit les tarifs des droits de pilotage devant être payés à l'Administration de pilotage des Laurentides pour la circonscription n° 1. Le port de Québec et les eaux du St-Laurent à l'est ainsi que la rivière Saguenay formant la circonscription n° 2, ^e cette circonscription n'est donc pas affectée par l'annulation de l'Annexe A.

^f Par contre, DORS/73-135, également en date du 8 mars 1973, introduit un tarif nouveau pour la circonscription n° 2, celle de Québec et du Saguenay, une structure de tarifs semblable à l'Annexe A intitulée Annexe C, avec majoration des droits.

^g La défenderesse allègue que le DORS/73-136 annulant l'Annexe A de l'ancien tarif annule par le fait même le DORS/72-5 du 13 janvier 1972 lequel prescrivait que les droits de pilotage établis à l'Annexe A doivent être payés.

^h Mais en fait, ledit DORS/73-136 n'abroge que l'Annexe A, il n'annule pas l'article 6(1) qui permet le paiement d'un autre pilote. Et l'Annexe A est remplacée le même jour par l'Annexe C.

ⁱ Cependant, l'article 6(1) demeure toujours et réfère encore à l'Annexe A qui est annulée au lieu de la nouvelle Annexe C de la même date.

^j L'article 36 de la *Loi d'interprétation*⁵ traite d'abrogation et de remplacement et les alinéas

⁵ S.R.C. 1970, c. I-23.

(h) are of particular interest in the case at bar.

36. Where an enactment (in this section called the "former enactment") is repealed and another enactment (in this section called the "new enactment") is substituted therefor,

(f) except to the extent that the provisions of the new enactment are not in substance the same as those of the former enactment, the new enactment shall not be held to operate as new law, but shall be construed and have effect as a consolidation and as declaratory of the law as contained in the former enactment;

(g) all regulations made under the repealed enactment remain in force and shall be deemed to have been made under the new enactment, in so far as they are not inconsistent with the new enactment, until they are repealed or others made in their stead; and

(h) any reference in an unrepealed enactment to the former enactment shall, as regards a subsequent transaction, matter or thing, be read and construed as a reference to the provisions of the new enactment relating to the same subject-matter as the former enactment, but where there are no provisions in the new enactment relating to the same subject-matter, the former enactment shall be read as unrepealed in so far as is necessary to maintain or give effect to the unrepealed enactment.

In *Brown v. Martineau*⁶, the Superior Court of the Province of Quebec held [at page 1] that [TRANSLATION] "the revocation of an Act through amendment, revision or consolidation does not result in the repeal of regulations or orders adopted pursuant to the repealed Act so long as such orders or regulations are not incompatible with the Act substituted and not repealed or replaced by other regulations".

Whereas section 6(1) authorizing payment of the second pilot was never repealed, it remains in effect and now refers to the new Schedule C. Therefore the payment of double pilotage dues set forth in Schedule C of March 8, 1973 is still required under section 6(1).

By virtue of its powers, the Authority decided to assign two pilots for long journeys, namely those lasting thirteen hours and more, such as journeys between Quebec City and Chicoutimi, which are the subject of plaintiff's claim in this case. The Authority submits that it is not safe to assign only one pilot for a journey of over thirteen hours and its witnesses relied on their own experience as

f),g) et h) sont d'intérêt particulier dans cette cause.

36. Lorsqu'un texte législatif (au présent article appelé «texte antérieur») est abrogé et qu'un autre texte législatif (au présent article appelé «nouveau texte») y est substitué,

f) sauf dans la mesure où les dispositions du nouveau texte ne sont pas, en substance, les mêmes que celles du texte antérieur, le nouveau texte ne doit pas être réputé de droit nouveau; il doit s'interpréter comme une codification et une manifestation de la loi que le texte antérieur renfermait et avoir l'effet d'une semblable codification et manifestation;

g) tous les règlements établis aux termes du texte législatif abrogé restent en vigueur et sont réputés avoir été établis d'après le nouveau texte, dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec ce dernier, jusqu'à ce qu'ils soient abrogés ou remplacés par d'autres; et

h) toute référence, dans un texte législatif non abrogé, au texte antérieur doit, en ce qui concerne une opération, affaire ou chose subséquente, être considérée et interprétée comme une référence aux dispositions du nouveau texte portant sur le même sujet que le texte antérieur; mais s'il n'existe, dans le nouveau texte, aucune disposition sur le même sujet, le texte antérieur doit s'interpréter comme n'étant pas abrogé dans la mesure nécessaire pour maintenir le texte législatif non abrogé ou y donner effet.

Dans l'arrêt *Brown c. Martineau*⁶, la Cour Supérieure de la province de Québec décidait [à la page 1] que «l'abrogation d'une loi par voie de modification, de revision ou de codification n'a pas pour effet d'abroger les règlements ou ordonnances adoptées en vertu de la loi abrogée tant et aussi longtemps que ces ordonnances ou règlements ne sont pas incompatibles avec la loi substituée ou annulés ou remplacés par d'autres».

Attendu que l'article 6(1) autorisant le paiement du deuxième pilote n'a jamais été abrogé, il demeure en vigueur et réfère maintenant à la nouvelle Annexe C. Donc le paiement du double pilotage établi par l'Annexe C du 8 mars 1973, est toujours exigible suivant l'article 6(1).

En vertu de ses pouvoirs, l'Administration a décidé d'imposer deux pilotes pour les trajets de longue durée, soit de treize heures et plus, ce qui est le cas des trajets Québec-Chicoutimi, qui font l'objet de la réclamation de la demanderesse dans cette cause. L'Administration prétend qu'il n'est pas sécuritaire d'affecter un seul pilote pour un trajet de plus de treize heures et ses témoins

⁶ [1966] R.L. 1.

⁶ [1966] R.L. 1.

captains to establish this. Defendant argues to the contrary and uses its own witnesses to support its claims. The Court does not have authority to decide whether the assignment of two pilots was necessary for the safety of such a trip. That decision is the responsibility of the Authority by virtue of the powers conferred on it by the Act and the Regulations.

By means of the *Pilotage Act*, the legislators empowered the Authority to operate an efficient pilotage service within its region and to prescribe pilotage fees. Any ship entering the waters of this region is subject to the by-laws in effect, the decisions of the Authority based on these by-laws and the fees derived from them.

Defendant is accordingly responsible for payment of the pilotage dues claimed by plaintiff. Judgment in favour of plaintiff for the amount of \$1,869.06 with costs.

s'appuient sur leur propre expérience de capitaine pour le démontrer. La défenderesse prétend le contraire et ses prétentions sont également soutenues par ses propres témoins. Il n'appartient pas au tribunal de déterminer si l'affectation de deux pilotes est nécessaire à la sécurité d'un tel voyage. Cette décision relève de l'Administration en vertu des pouvoirs que lui accordent la Loi et les Règlements.

Par le biais de la *Loi sur le pilotage*, le législateur a autorisé l'Administration à faire fonctionner un service de pilotage efficace pour sa région et à imposer des frais de pilotage. Le navire qui s'engage dans les eaux de cette région est assujéti aux Règlements en vigueur, aux décisions de l'Administration qui reposent sur ces Règlements et aux frais qui en découlent.

La défenderesse est donc responsable du paiement des droits de pilotage réclamés par la demanderesse. Jugement en faveur de la demanderesse pour le montant de \$1,869.06 avec dépens.