

T-4108-77

T-4108-77

**Thorne's Hardware Limited, Kent Lines Limited, Canaport Limited and Irving Oil Limited (Plaintiffs)**

v.

**The Queen in right of Canada and National Harbours Board (Defendants)**

Trial Division, Dubé J.—Montreal, January 8; Ottawa, January 17, 1980.

*Maritime law — National Harbours Board — Harbour boundaries extended to include plaintiffs' berth and facilities — Ships at plaintiffs' facilities charged harbour dues, even though not using services provided by the Board — Whether or not Order in Council extending harbour is valid and whether or not by-law concerning harbour dues is applicable — Claim for repayment of harbour dues already paid — National Harbours Board Act, R.S.C. 1970, c. N-8, ss. 7(1),(2), 8, 14 — Harbour of Saint John Boundaries Determined, SOR/77-621 — Tariff of Harbour Dues, SOR/69-111.*

Plaintiffs constructed a tanker facility at their berth located on a riparian property east of Saint John Harbour. In 1977, Saint John Harbour was extended to include plaintiffs' berth and facilities and the National Harbours Board began to collect harbour dues pursuant to a port by-law, even though ships at plaintiffs' facilities did not use services provided by the Board. Plaintiffs challenge the validity of the Order in Council and the applicability of the by-law concerning harbour dues, and claim repayment of dues already paid.

*Held*, the action is allowed. The Order in Council extending the harbour boundaries to include plaintiffs' facilities is *intra vires* the Governor in Council since, under section 7 of the *National Harbours Board Act*, the Governor in Council has jurisdiction over Saint John Harbour and may from time to time extend its boundaries. Plaintiffs are riparian owners who have rights of entry and exit and of anchoring at their own berth which cannot be indirectly expropriated by means of extending the boundaries of the adjoining harbour. Section 8 of the Act provides very clearly that nothing in section 7, including extending the boundaries of a harbour, confers on the Board jurisdiction over or control of private property or rights within the boundaries of the harbour in question. The by-law in question applies only to the right of entry to the harbour, a private right with respect to the vessels of plaintiffs so far as their facilities are concerned. Although the Board is not granted a general power of taxation under the Act, it may make by-laws pursuant to section 14 for the imposition and collection of tolls on vessels entering the harbours, obviously in order to use them. The Board, however, cannot impose tolls on vessels proceeding to their own berths and using their facilities exclusively, without receiving any service from the harbour; such vessels are merely exercising a private right which they already enjoy.

**Thorne's Hardware Limited, Kent Lines Limited, Canaport Limited et Irving Oil Limited (Demandereses)**

a

c.

**La Reine aux droits du Canada et le Conseil des ports nationaux (Défendeurs)**

b

Division de première instance, le juge Dubé—Montréal, 8 janvier; Ottawa, 17 janvier 1980.

c

*Droit maritime — Conseil des ports nationaux — Limites du port extensionnées de façon à inclure le lot d'eau et les installations portuaires des demandereses — Le Conseil a perçu des droits de port sur les navires utilisant les installations des demandereses, sans offrir de services en retour — Il échet d'examiner si l'ordre en conseil extensionnant le port est valide et si le règlement sur les droits de port est applicable — Demande de remboursement des droits de port déjà payés — Loi sur le Conseil des ports nationaux, S.R.C. 1970, c. N-8, art. 7(1),(2), 8, 14 — Limites du port de Saint-Jean déterminées, DORS/77-621 — Tarif des droits de port, DORS/69-111.*

d

e

Les demandereses avaient construit des facilités pour pétroliers à leur lot d'eau situé à l'est du port de Saint-Jean. En 1977, les limites du port de Saint-Jean ont été extensionnées de façon à inclure le lot d'eau et les installations portuaires des demandereses et le Conseil des ports nationaux a commencé à percevoir des droits de port en vertu d'un règlement concernant le tarif de ces droits, sans offrir de services en retour. Les demandereses contestent la validité de l'ordre en conseil et l'applicabilité du règlement concernant les droits de port, et réclament le remboursement des droits déjà payés.

f

*Arrêt*: l'action est accueillie. L'ordre en conseil extensionnant les limites du port de façon à inclure les installations portuaires des demandereses est *intra vires* des pouvoirs du gouverneur en conseil puisque ce dernier, en vertu de l'article 7 de la *Loi sur le Conseil des ports nationaux*, a juridiction sur le port de Saint-Jean et peut à l'occasion en étendre les limites. Les demandereses sont des propriétaires riverains qui ont droit d'accès et de sortie ainsi que droit de mouillage sur leur propre lot d'eau. Ce droit fondamental ne peut être indirectement exproprié par le biais de l'extension des limites d'un port avoisinant. L'article 8 de la *Loi* stipule très clairement que rien à l'article 7, y compris l'extension des limites d'un port, ne confère au Conseil la juridiction ou la régie sur des droits ou biens privés dans les limites du port en question. Le règlement dont il est question ici ne vise que le droit d'entrée dans le port, un droit privé en ce qui concerne les vaisseaux des demandereses à l'endroit de leurs propres installations. Bien que la *Loi* ne confère pas au Conseil un pouvoir général de taxation, il peut, en vertu de l'article 14, établir des règlements visant l'imposition et la perception de droits sur les navires qui entrent dans les ports, manifestement pour s'en servir. Cependant, le Conseil ne peut imposer des droits sur des navires qui se rendent à leur propre lot d'eau et se servent exclusivement de leurs propres facilités, sans recevoir aucun service du port: ces vaisseaux ne font que poursuivre l'exercice d'un droit privé dont ils jouissaient déjà.

g

h

i

j

## ACTION.

## COUNSEL:

*Léopold Langlois, Q.C. and Michel St-Pierre*  
for plaintiffs. <sup>a</sup>  
*Paul Plourde* for defendants.

## SOLICITORS:

*Langlois, Drouin & Associés, Quebec City,* <sup>b</sup>  
for plaintiffs.  
*Deputy Attorney General of Canada* for  
defendants.

*The following is the English version of the* <sup>c</sup>  
*reasons for judgment rendered by*

DUBÉ J.: The first three plaintiffs (hereinafter  
referred to as "Thorne", "Kent" and "Canaport")  
are wholly owned subsidiaries of plaintiff Irving  
Oil Limited ("Irving"). In June 1969 Thorne <sup>d</sup>  
became owner of a berth located at Mispéc Point  
east of the harbour of Saint John, New Brunswick.  
In 1971 Canaport purchased part of the berth, in  
which plaintiffs built anchorage and transshipment <sup>e</sup>  
facilities for oil tankers operated by Kent, for the  
purpose of unloading oil cargoes into the tanks of  
plaintiffs. These tanks are located alongside the  
berth in question and connected by pipeline to the  
Irving refinery, located at Courtenay Bay some <sup>f</sup>  
five miles from Mispéc Point.

These harbour facilities cost plaintiffs \$43 mil-  
lion, which they paid from their own funds, with-  
out any contribution from the government. <sup>g</sup>

On July 27, 1977, the Governor in Council (P.C.  
1977-2115) [SOR/77-621] extended the limits of  
the Saint John Harbour to include plaintiffs' berth  
and harbour facilities. Since that date the National  
Harbours Board ("the Board") has collected  
harbour dues from the oil tankers in question in  
accordance with By-law B1 regarding the Harbour  
Dues Tariff [SOR/69-111]. To date the sum of <sup>h</sup>  
\$128,033.21 has been collected by the Board in  
harbour dues on vessels anchoring at Mispéc  
Point. <sup>i</sup>

Plaintiffs challenge the validity of the Order in  
Council and the applicability to them of By-law <sup>j</sup>

## ACTION.

## AVOCATS:

*Léopold Langlois, c.r. et Michel St-Pierre*  
pour les demandereses.  
*Paul Plourde* pour les défendeurs.

## PROCUREURS:

*Langlois, Drouin & Associés, Québec, pour*  
les demandereses.  
*Le sous-procureur général du Canada* pour  
les défendeurs.

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

LE JUGE DUBÉ: Les trois premières demande-  
resses (ci-après «Thorne», «Kent» et «Canaport»)  
sont des filiales à part entière de la demanderesse <sup>d</sup>  
Irving Oil Limited («Irving»). En juin 1969 Thorne  
est devenue propriétaire d'un lot d'eau situé à  
Mispéc Point à l'est du port de Saint-Jean, Nou-  
veau-Brunswick. En 1971 Canaport s'est portée  
acquéreur d'une partie du lot où les demandereses <sup>e</sup>  
ont construit des facilités d'ancrage et de transbor-  
dement pour les pétroliers opérés par Kent aux fins  
de déchargement de cargaisons d'huile dans les  
réservoirs des demandereses. Ces réservoirs sont <sup>f</sup>  
situés en bordure du lot d'eau en question et reliés  
par pipe-line à la raffinerie d'Irving située à Cour-  
tenay Bay à quelque cinq milles de Mispéc Point.

Ces installations portuaires ont coûté 43 millions  
de dollars aux demandereses lesquelles ont <sup>g</sup>  
défrayé ces coûts de leurs propres fonds, sans  
apport du gouvernement.

Le 27 juillet 1977, le gouverneur en conseil  
(C.P. 1977-2115) [DORS/77-621] a extensionné <sup>h</sup>  
les limites du port de Saint-Jean de façon à inclure  
le lot d'eau et les installations portuaires des  
demandereses. Depuis cette date le Conseil des  
ports nationaux («le Conseil») perçoit des droits de  
port des pétroliers en question en vertu du Règle-  
ment B1 concernant le tarif des droits de port <sup>i</sup>  
[DORS/69-111]. A date, la somme de \$128,-  
033.21 à titre de droits de port sur les navires  
s'ancrant à Mispéc Point a été prélevée par le  
Conseil. <sup>j</sup>

Les demandereses contestent la validité de l'or-  
dre en conseil et l'applicabilité quant à elles du

B1, and claim repayment of the aforementioned sum.

Section 7 of the *National Harbours Board Act*, R.S.C. 1970, c. N-8, confers on the Board jurisdiction over certain Canadian harbours, including that of Saint John, and authorizes the Governor in Council from time to time to determine the boundaries of national harbours by order. Section 7 reads as follows:

7. (1) The Board, for the purpose of and as provided for in this Act, has jurisdiction over the following harbours: Halifax, Saint John, Chicoutimi, Quebec, Trois-Rivières, Montreal and Vancouver, and likewise has administration, management and control of

(a) all works and property that on the 1st day of October 1936 were administered, managed and controlled by any of the Corporations;

(b) all other harbours and works and property of Canada that the Governor in Council may transfer to the Board for administration, management and control.

(2) The boundaries of the harbours of Halifax, Saint John, Chicoutimi, Quebec, Trois-Rivières, Montreal and Vancouver are as described in the schedule, or as may be determined from time to time by order of the Governor in Council and any such order shall be published in the *Canada Gazette*.

Learned counsel for the plaintiffs alleged that the Order in Council is void, unlawful, unjust, discriminatory and *ultra vires* the powers of the Governor in Council, in that it was adopted for improper reasons, namely to allow the Board to collect dues on oil tankers of plaintiffs without offering services in return.

It appears from reading the documents entered in evidence that one of the very important factors prompting extension of the Saint John Harbour was undoubtedly the increase in revenue from this harbour. On the other hand, it also appears that other very valid reasons existed in favour of extension of the harbour, in particular the rationalization of shipping activities in the entire area of the harbour. Indeed, the expansion took in not only Mispéc Point in the east but the Lorneville developments west of the harbour as well.

Order P.C. 1977-2115 is thus *intra vires* the powers of the Governor in Council, since under section 7 cited above he has jurisdiction over Saint John Harbour and may from time to time extend the boundaries thereof. In the circumstances, its validity cannot be disputed on the ground of bad

Règlement B1, et réclament le remboursement de la somme précitée.

L'article 7 de la *Loi sur le Conseil des ports nationaux*, S.R.C. 1970, c. N-8, confère au Conseil la juridiction sur certains ports canadiens, y compris celui de Saint-Jean, et autorise le gouverneur en conseil à déterminer, à l'occasion, par décret les limites des ports nationaux. L'article 7 se lit comme suit:

7. (1) Aux fins de la présente loi et selon qu'il y est prévu, le Conseil a juridiction sur les ports suivants: Halifax, Saint-Jean, Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Montréal et Vancouver; et il administre, gère et régit de la même manière

(a) tous les ouvrages et biens qui, le 1<sup>er</sup> octobre 1936, étaient administrés, gérés et régis par l'une des corporations;

(b) tous autres ports, ouvrages et biens du Canada que le gouverneur en conseil peut transférer au Conseil pour qu'il les administre, gère et régisse.

(2) Les limites des ports d'Halifax, Saint-Jean, Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Montréal et Vancouver sont celles que décrit l'annexe, ou celles que détermine, à l'occasion, un décret du gouverneur en conseil, lequel décret doit être publié dans la *Gazette du Canada*.

Le savant procureur des demanderesse allègue que l'ordre en conseil est nul, illégal, abusif, injuste, discriminatoire et *ultra vires* des pouvoirs du gouverneur en conseil en ce qu'il a été adopté pour des motifs impropres, soit pour permettre au Conseil de percevoir des droits sur les pétroliers des demanderesse sans offrir de services en retour.

Il paraît à la lecture des documents mis en preuve qu'un des facteurs, très important, motivant l'extension du port de Saint-Jean était sûrement l'accroissement des revenus de ce port. Par contre, il appert également que d'autres raisons très valables militaient en faveur de l'expansion du port, plus particulièrement la rationalisation des activités maritimes de toute cette région portuaire. De fait, l'expansion n'englobe pas seulement Mispéc Point à l'est, mais également les développements de Lorneville à l'ouest du port.

Le décret C.P. 1977-2115 est donc *intra vires* des pouvoirs du gouverneur en conseil puisque ce dernier, en vertu de l'article 7 précité, a juridiction sur le port de Saint-Jean et peut à l'occasion étendre les limites. Sa validité, dans les circonstances, ne peut être attaquée au motif de mauvaise

faith on the part of the Governor in Council.<sup>1</sup>

However, it does not necessarily follow that the Board can collect harbour dues with respect to private facilities already existing within the new harbour boundaries.

For the purposes of section 7, therefore, the Board has jurisdiction over all works and property which in 1936 were administered by any of the corporations constituted to administer the harbours and other works and property of Canada which the Governor in Council may transfer to the Board. On the other hand, section 8 provides that nothing in section 7 shall be deemed to give the Board jurisdiction over or control of private property or rights within the boundaries of any harbour under the jurisdiction of the Board.

Under section 14 the Governor in Council may make by-laws, not inconsistent with the provisions of the Act, for the control of the several harbours and works, including paragraph (e), which reads as follows:

14. (1) . . .

(e) the imposition and collection of tolls on vessels or aircraft entering, using or leaving any of the harbours; on passengers; on cargoes; on goods or cargoes of any kind brought into or taken from any of the harbours or any property under the administration of the Board, or landed, shipped, transhipped or stored at any of the harbours or on any property under the administration of the Board or moved across property under the administration of the Board; for the use of any property under the administration of the Board or for any service performed by the Board; and the stipulation of the terms and conditions (including any affecting the civil liability of the Board in the event of negligence on the part of any officer or employee of the Board) upon which such use may be made or service performed;

Section 5 of By-law B1 cited above, dated March 11, 1969, reads as follows:

5. (1) The harbour dues as set out in the Schedule are payable in respect of each vessel that enters or operates within a harbour.

(2) The harbour dues prescribed by this By-law are due from the owner as soon as they are incurred and shall be paid to the Board at its office at the harbour at which they are incurred.

Plaintiffs alleged that By-law B1 is not applicable to their facilities, in that the Board does not

<sup>1</sup> See *Attorney-General for Canada v. Hallet & Carey Ltd.* [1952] A.C. 427.

foi de la part du gouverneur en conseil.<sup>1</sup>

Cependant, il n'en découle pas inéluctablement que le Conseil peut prélever des frais de port à l'endroit d'installations privées déjà en place à l'intérieur des nouvelles limites du port.

Aux fins de l'article 7, le Conseil a donc juridiction sur tous les ouvrages et biens qui étaient en 1936 administrés par l'une des corporations constituées pour administrer les ports et tous les autres ouvrages et biens du Canada que le gouverneur en conseil peut transférer au Conseil. Par contre, l'article 8 prescrit que rien à l'article 7 n'est censé conférer au Conseil la juridiction ou la régie sur des droits ou biens privés dans les limites d'un port relevant du Conseil.

Selon l'article 14 le gouverneur en conseil peut établir des règlements, non incompatibles avec les dispositions de la présente loi, pour la régie des divers ports et ouvrages y compris l'alinéa e) qui se lit comme suit:

14. (1) . . .

e) l'imposition et la perception de droits sur les navires ou aéronefs qui entrent dans les ports, en font usage ou en sortent; sur les passagers; sur les cargaisons; sur les marchandises ou cargaisons de toute nature qui ont été introduites dans l'un des ports ou l'une des propriétés relevant de l'administration du Conseil ou qui en ont été prises, ou qui ont été débarquées, expédiées, transbordées ou emmagasinées dans l'un des ports ou sur l'une des propriétés ressortissant au Conseil, ou qui ont été déplacées à travers des propriétés dont l'administration relève du Conseil; pour l'usage de tout bien ressortissant au Conseil ou pour tout service rendu par le Conseil; et la stipulation des termes et conditions (y compris toute modalité visant la responsabilité civile du Conseil en cas de négligence de la part d'un fonctionnaire ou employé du Conseil) auxquels un tel usage peut être fait ou un tel service rendu;

L'article 5 du Règlement B1 précité en date du 11 mars 1969 se lit comme suit:

5. (1) Les droits de port prévus à l'Annexe sont exigibles à l'égard de tout navire qui entre dans un port ou qui y est utilisé.

(2) Les droits de port prescrits au présent Règlement sont exigibles du propriétaire immédiatement et ils doivent être payés au Conseil, à son bureau du port en question.

Les demanderesse allèguent que le Règlement B1 n'est pas applicable à leurs installations en ce

<sup>1</sup> *Vide Le procureur général du Canada c. Hallet & Carey Ltd.* [1952] A.C. 427.

have jurisdiction over their private property and performs no service for them, which constitutes disguised taxation, *ultra vires* the powers of the Board.

In their defence, defendants alleged that the Board offers services to plaintiffs, including the services of a harbour master, aid in navigation, control of shipping traffic, safety and pollution control. In their reply, plaintiffs denied these allegations and further stated that the services of the harbour master already existed, and that the other aforesaid services were not offered by defendants but rather by the Department of Transport, and were services provided free of charge to any shipowner operating in Canadian waters.

At the opening of the hearing, counsel for the defendants admitted that the services of a harbour master existed already, and that the services of aid to navigation and control of shipping traffic were offered by the Department of Transport rather than by the Board. He further stated that the services of a harbour master, shipping safety and pollution control were offered to users of the Saint John Harbour, including plaintiffs.

Plaintiffs are riparian owners by virtue of their property titles. They have rights of entry and exit, and the right of anchoring at their own berth.<sup>2</sup> In my opinion, this fundamental right cannot be indirectly expropriated by means of extending the boundaries of an adjoining harbour. Section 8 of the Act provides very clearly that nothing in section 7, including extending the boundaries of a harbour, confers on the Board jurisdiction over or control of private property or rights within the boundaries of the harbour in question.

Of course, the Board retains its right to impose on plaintiffs tariffs for services rendered, such as charges for berthage, buoyage and anchorage, and for water and electricity services at the public wharf, charges provided for by other by-laws; but By-law B1, which is in question here, applies only to the right of entry to the harbour, a private right with respect to the vessels of plaintiffs so far as their own facilities are concerned.

<sup>2</sup> See *North Shore Railway Co. v. Pion* (1889) 14 App. Cas. 612, P.C., and *City of Montreal v. Harbour Commissioners of Montreal* [1926] A.C. 299.

que le Conseil n'a pas juridiction sur leurs biens privés et qu'il ne leur rend aucun service, ce qui constitue une taxation déguisée, *ultra vires* des pouvoirs du Conseil.

<sup>a</sup> Dans leur défense les défendeurs allèguent que le Conseil offre des services aux demandereses, notamment des services de maître de port, d'aide à la navigation, de gestion de la circulation maritime, de sécurité et de contrôle de pollution. Les demandereses à leur réponse nient ces allégations et ajoutent que les services de maître de port existaient déjà et que les autres services précités ne sont pas offerts par les défendeurs mais bien par le ministère des Transports, services distribués gratuitement d'ailleurs à tout propriétaire de navire qui circule en eau canadienne.

<sup>b</sup> A l'ouverture de l'audition le procureur des défendeurs admet que les services de maître de port existaient déjà et que les services d'aide à la navigation et de gestion de la circulation maritime sont offerts par le ministère des Transports plutôt que par le Conseil. Il ajoute que les services de maître de port, de sécurité maritime et de contrôle de pollution sont offerts aux usagers du port de Saint-Jean, y compris les demandereses.

<sup>c</sup> Les demandereses sont des propriétaires riverains de par leurs titres de propriété. Elles ont droit d'accès et de sortie, ainsi que droit de mouillage sur leur propre lot d'eau.<sup>2</sup> A mon avis, ce droit fondamental ne peut être indirectement exproprié par le biais de l'extension des limites d'un port avoisinant. L'article 8 de la Loi stipule très clairement que rien à l'article 7, y compris l'extension des limites d'un port, ne confère au Conseil la juridiction ou la régie sur des droits ou biens privés dans les limites du port en question.

<sup>d</sup> Le Conseil conserve, bien sûr, son droit d'imposer aux demandereses des tarifs pour services fournis, tels que les droits d'amarrage, de corps morts, de mouillage, et de services d'eau ou d'électricité au quai public, droits prévus par d'autres règlements. Mais le Règlement B1 dont il est question ici ne vise que le droit d'entrée dans le port, un droit privé en ce qui concerne les vaisseaux des demandereses à l'endroit de leurs propres installations.

<sup>2</sup> *Vide North Shore Railway Co. c. Pion* (1889) 14 App. Cas. 612 C.P. et *Ville de Montréal c. Harbour Commissioners of Montreal* (1926) A.C. 299.

In my opinion, the Act does not confer a general power of taxation on the Board.<sup>3</sup> Under section 14 the Board may make by-laws, not inconsistent with the provisions of the Act, for the imposition and collection of tolls on vessels entering the harbours, obviously in order to use them. In my view, the Board cannot impose tolls on vessels proceeding to their own berths and using their own facilities exclusively, without receiving any service from the harbour; such vessels are merely exercising a private right which they already enjoy.

The general structure of the Act, as reflected in sections 24, 25, 26, 27 and 31, indicates clearly that separate accounts must be kept for each harbour under the jurisdiction of the Board, and that revenues derived therefrom must be assigned exclusively to the use of each of these harbours. In other words, the Board cannot become a means of collecting tolls to assist in defraying the expenses incurred by the Department of Transport, or by other federal agencies responsible for shipping safety or the general control of navigation. The right which the Board has to collect tolls is in keeping with its purpose as a service corporation, and enables it to require dues for services rendered to users.<sup>4</sup> The entry of plaintiffs' oil tankers into their own berths is not a service provided by the Board.

Quite apart from the legal technicalities, I think it is inequitable for the Board to be able to demand dues for entry into the harbour from vessels proceeding to their own facilities, which were already in place before the harbour boundaries were extended, and to do so in the same way as from other vessels using harbour facilities constructed at the taxpayer's expense.

The action of plaintiffs is accordingly allowed, and the Court finds that By-law B1 regarding the Harbour Dues Tariff does not apply to the oil

<sup>3</sup> See McQuillin, *The Law of Municipal Corporations*, vol. 16, 1979; *Reference respecting the Agricultural Products Marketing Act* [1978] 2 S.C.R. 1198; Peter W. Hogg, *Constitutional Law of Canada*, Carswell, 1977, p. 408; *Lyon v. Fishmongers' Co.* (1875-76) 1 App. Cas. 662.

<sup>4</sup> See *Port Credit Harbour Company v. Jones* 5 U.C.Q.B. 144; *Simpson v. Attorney-General* [1904] A.C. 476, H.L.; *The King v. National Fish Company, Ltd.* [1931] Ex.C.R. 75.

A mon sens, la Loi ne confère pas au Conseil un pouvoir général de taxation.<sup>3</sup> En vertu de l'article 14 le Conseil peut établir des règlements, non incompatibles avec les dispositions de la présente Loi, visant l'imposition et la perception de droits sur les navires qui entrent dans les ports, manifestement pour s'en servir. A mon sens, le Conseil ne peut imposer des droits sur des navires qui se rendent à leur propre lot d'eau et se servent exclusivement de leurs propres facilités, sans recevoir aucun service du port: ces vaisseaux ne font que poursuivre l'exercice d'un droit privé dont ils jouissaient déjà.

L'économie générale de la Loi, telle que reflétée par les articles 24, 25, 26, 27 et 31, indique bien qu'il doit être tenu des comptes distincts pour chaque port relevant du Conseil et que les recettes qui en proviennent doivent être assignées exclusivement aux fins de chacun de ces ports. En d'autres mots, le Conseil ne peut devenir un agent de perception de droits pour aider à défrayer les dépenses encourues par le ministère des Transports, ou par d'autres organismes fédéraux dédiés à la sécurité maritime ou au contrôle général de la navigation. Le droit pour le Conseil de percevoir des taux est conforme à sa destination de corporation de services et lui permet d'exiger des droits pour les services rendus aux usagers.<sup>4</sup> L'entrée des pétroliers des demanderesses sur leur propre lot d'eau n'est pas un service rendu par le Conseil.

Indépendamment des technicités légales, il me paraît inéquitable que le Conseil puisse exiger des droits d'entrée de port sur des navires se dirigeant vers leurs propres installations, déjà en place avant l'extension des limites du port, et cela au même titre que sur les autres vaisseaux utilisant des installations portuaires construites aux frais du contribuable.

L'action des demanderesses est donc accueillie et il est déclaré que le Règlement B1 concernant le tarif des droits de port ne s'applique pas aux

<sup>3</sup> *Vide* McQuillin, *The Law of Municipal Corporations*, volume 16, 1979; *Renvoi relativement à la Loi sur l'organisation du marché des produits agricoles* [1978] 2 R.C.S. 1198; Peter W. Hogg, *Constitutional Law of Canada* (1977) Carswell, page 408; *Lyon c. Fishmongers' Co.* (1875-76) 1 App. Cas. 662.

<sup>4</sup> *Vide* *Port Credit Harbour Company c. Jones* 5 U.C.Q.B. 144; *Simpson c. Le procureur général* [1904] A.C. 476 C.L.; *Le Roi c. National Fish Company, Ltd.* (1931) Ex.C.R. 75.

tankers of plaintiffs anchored at the latter's facilities at Mispic Point, within the present boundaries of the Saint John Harbour. It is further held that defendants are not owed any amount in this regard, and the Board is ordered to repay plaintiffs the sum of \$128,033.21 (without interest) with costs.

pétroliers des demandesses mouillant aux facilités de ces dernières à Mispic Point dans les limites actuelles du port de Saint-Jean. Il est déclaré également qu'aucune somme n'est due aux défendeurs à ce chapitre, et il est ordonné au Conseil de rembourser aux demandesses la somme de \$128,033.21 (sans intérêt) avec dépens.