

A-501-04  
2005 FCA 221

A-501-04  
2005 CAF 221

**Laurentian Pilotage Authority (Appellant/Plaintiff)**

**Administration de pilotage des Laurentides  
(appelante/demanderesse)**

v.

c.

**Gestion C.T.M.A. Inc. and Navigation Madeleine Inc.  
and The Owners and Others Having an Interest in  
the Ship C.T.M.A. Voyageur (Respondents/  
Defendants)**

**Gestion C.T.M.A. Inc. et Navigation Madeleine Inc.  
et Les propriétaires et autres personnes ayant un  
droit sur le navire C.T.M.A. Voyageur (intimés/  
défendeurs)**

and

et

**Corporation des Pilotes du Bas Saint-Laurent  
(Intervener)**

**Corporation des Pilotes du Bas Saint-Laurent  
(intervenante)**

**INDEXED AS: LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY v.  
VOYAGEUR (THE) (F.C.A.)**

**RÉPERTORIÉ : ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES  
LAURENTIDES c. VOYAGEUR (LE) (C.A.F.)**

Federal Court of Appeal, Desjardins, Décary and  
Pelletier J.J.A.—Montréal, May 31; Ottawa, June 10,  
2005.

Cour d'appel fédérale, juges Desjardins, Décary et  
Pelletier, J.C.A.—Montréal, 31 mai; Ottawa, 10 juin  
2005.

*Maritime Law — Pilotage — Appeal from Federal Court's dismissal of action claiming \$1,860,265.34 in unpaid pilotage charges on ship Voyageur between 1987 and 2002 — Federal Court determining charges owing re: three years immediately before commencement of action not prescribed under three-year prescriptive period but dismissing action in entirety due to insufficiency of evidence — Pilotage Act, s. 44 providing pilotage charges payable by ship subject to compulsory pilotage except where Authority waiving compulsory pilotage — Agent of ship jointly and severally liable to pay charges under s. 42 — Action against Gestion C.T.M.A. Inc., management company and sole shareholder of Navigation Madeleine Inc., dismissed — Not "agent of ship" within meaning of s. 42 — Appellant having power under s. 20(1)(c) to make regulations regarding waiver of compulsory pilotage charges — "Waiver" within meaning of Act, s. 44 significant exception and only existing in circumstances prescribed in regulations made under s. 20(1)(c) — Defence of waiver of compulsory pilotage charges based on exchange of letters suggesting Voyageur not subject to compulsory pilotage except in emergency, distress situations — Appellant must know ship subject to compulsory pilotage to grant waiver — No reason for appellant to exempt Voyageur from charges since thinking ship not subject to compulsory pilotage — Federal Court finding exchange of correspondence between appellant, pilots and pilots' associations regarding use of pilotage services perpetuating misunderstanding over ship's*

*Droit maritime — Pilotage — Appel d'une décision de la Cour fédérale qui a rejeté l'action réclamant 1 860 265,34 \$ en droits de pilotage pour le navire Voyageur entre 1987 et 2002 — La Cour fédérale a décidé que les droits dus relativement aux trois dernières années précédant immédiatement l'introduction de l'action n'étaient pas prescrits selon la période de prescription de trois ans mais elle a rejeté l'action dans sa totalité en raison d'une insuffisance de preuve — L'art. 44 de la Loi sur le pilotage prévoit que des droits de pilotages sont payables par le navire assujéti au pilotage obligatoire, sauf si une administration le dispense du pilotage obligatoire — L'agent du navire est solidairement responsable du paiement des droits en vertu de l'art. 42 — L'action contre Gestion C.T.M.A. Inc., société de gestion qui est l'unique actionnaire de Navigation Madeleine Inc., est rejetée — Elle n'est pas « l'agent d'un navire » au sens de l'art. 42 — L'appelante a le pouvoir, en vertu de l'art. 20(1)c), de prendre des règlements généraux concernant la dispense des droits relatifs au pilotage obligatoire — Le terme « dispense » au sens de l'art. 44 constitue une exception importante et elle n'existe que dans les cas prévus dans les règlements adoptés en vertu de l'art. 20(1)c) — La défense de dispense de droits relatifs au pilotage obligatoire est fondée sur un échange de lettres donnant à penser que le Voyageur n'est pas assujéti au pilotage obligatoire, sauf s'il y a urgence ou détresse — L'appelante doit savoir qu'un navire est assujéti au pilotage obligatoire pour accorder une dispense*

*actual net tonnage — Parties convinced Voyageur not subject to compulsory pilotage regardless of context of exchange of correspondence.*

*Civil Code — Civil Code of Québec, Art. 2904 suspending prescription if impossible for person to act — Federal Court concluding appellant not demonstrating impossible for it to determine true net tonnage of ship Voyageur owing to respondents' negligence — Exchange of correspondence between appellant and respondents regarding ship's use of pilotage services indicating appellant satisfied Voyageur not subject to compulsory pilotage decisive factor in Court's conclusion — No evidence respondents engaging in deceitful manoeuvres to conceal ship's actual net tonnage — Respondents' "fault" in failing to pay charges not to be confused with "fault" leading to suspension of prescription under Art. 2904 — Art. 2925 providing for prescription of action to enforce "personal right" — "Personal right" consisting of person's ability to require from another person advantage that is subject-matter of obligation — Personal right customarily referred to as "claim" and obligation as "debt" — Nature of "personal right" not altered by source (i.e. statutory, regulatory, contractual, customary) — Pilotage Act, s. 44 regarding payment of penalty not falling outside scope of Art. 2925 C.C.Q. — Applicable prescriptive period of action three years — Pilotage charges owing beyond three years before commencement of action prescribed.*

This was an appeal from a Federal Court decision dismissing the appellant's action regarding a claim for \$1,860,265.34 in unpaid pilotage charges on the ship *Voyageur* between 1987 and 2002. The appellant relied on *Pilotage Act*, section 44 which provides that pilotage charges are payable by a ship subject to compulsory pilotage, except where an Authority waives compulsory pilotage. The respondents raised three defences: the appellants had the option to sue one of the respondents Gestion C.T.M.A. Inc.; the appellant had granted the *Voyageur* a waiver in 1992; and the appellant's action was prescribed by Article 2925 of the *Civil Code of Québec*. Although the Federal Court accepted the Authority's argument that charges owing for the three years before the action was commenced (March 2000) were not prescribed, it dismissed the action in its entirety because it considered that the evidence regarding the unpaid charges that were not prescribed was insufficient.

*— L'appelante n'avait pas de raison de dispenser le Voyageur des droits puisqu'elle pensait qu'il n'était pas assujéti au pilotage obligatoire — La Cour fédérale a conclu que l'échange de lettres entre l'appelante, les pilotes et les associations de pilotes concernant l'emploi des services de pilotage a perpétué un malentendu au sujet de la jauge nette du navire — Les parties étaient convaincues que le Voyageur n'était pas assujéti au pilotage obligatoire, sans égard au contexte de l'échange de lettres.*

*Code civil — L'art. 2904 du Code civil du Québec suspend la prescription si la personne est dans l'impossibilité d'agir — La Cour fédérale a conclu que l'appelante n'avait pas démontré qu'il lui avait été impossible de découvrir la vraie jauge nette du navire Voyageur en raison de la faute des intimés — L'échange de correspondance entre l'appelante et les intimés concernant l'emploi des services de pilotage qui indique que l'appelante était convaincue que le Voyageur n'était pas assujéti au pilotage obligatoire était un facteur déterminant dans la conclusion de la Cour — Il n'y avait aucune preuve que les intimés se sont livrés à des manoeuvres dolosives pour camoufler la jauge nette réelle du navire — La « faute » des intimés de ne pas payer les droits ne doit pas être confondue avec la « faute » menant à la suspension de la prescription en vertu de l'art. 2904 — L'art. 2925 prévoit une prescription pour l'action qui tend à faire valoir un « droit personnel » — Le « droit personnel » est la faculté qu'a une personne d'exiger qu'une autre personne lui procure un avantage qui fait l'objet de l'obligation — Il est habituel d'appeler le droit personnel une « créance » et l'obligation une « dette » — La nature du « droit personnel » n'est pas modifiée par sa source (c.-à-d. législative, réglementaire, contractuelle ou coutumière) — L'art. 44 de la Loi sur le pilotage concernant le paiement d'une pénalité n'échappe pas à l'emprise de l'art. 2925 C.c.Q. — La prescription applicable est celle de trois ans — Les droits de pilotages dus au-delà de trois ans avant l'introduction de l'action sont prescrits.*

Il s'agissait d'un appel à l'encontre d'une décision de la Cour fédérale qui a rejeté l'action de l'appelante concernant une réclamation de 1 860 265,34 \$ en droits de pilotage impayés pour le navire *Voyageur* entre 1987 et 2002. L'appelante a invoqué l'article 44 de la *Loi sur le pilotage*, lequel prévoit que des droits de pilotage sont payables par un navire assujéti au pilotage obligatoire, sauf si une administration le dispense du pilotage obligatoire. Les intimés ont soulevé trois moyens de défense: l'appelante avait la possibilité de poursuivre l'un des intimés, Gestion C.T.M.A. Inc.; l'appelante avait accordé au *Voyageur* une dispense en 1992; et l'action de l'appelante était prescrite par l'article 2925 du *Code civil du Québec*. Bien que la Cour fédérale ait accepté l'argument de l'Administration selon lequel les droits dus jusqu'à trois ans avant l'introduction de l'action (mars 2000) n'étaient pas prescrits, elle a rejeté l'action dans sa totalité parce qu'elle a estimé que la preuve concernant les droits impayés qui n'étaient pas prescrits était insuffisante.

*Held*, the appeal should be allowed.

Section 42 provides in part that the agent of a ship is jointly and severally liable to pay any pilotage charges. The respondent C.T.M.A. Inc. was not an “agent of a ship” within the meaning of section 42 since it was not an entity representing a ship for certain purposes. Gestion C.T.M.A. Inc., a management company, is simply the sole shareholder of the defendant Navigation Madeleine Inc., which is the sole owner of the ship in question. Even though the captain of the *Voyageur* sometimes wrote Gestion C.T.M.A. in the “agent” box when completing the pilotage cards, there was no evidence demonstrating that it was comparable to an “agent” within the meaning of section 42. The action brought against Gestion C.T.M.A. Inc. was therefore dismissed.

The “waiver” referred to in section 44 of the Act is not defined in the Act and elsewhere is only found in paragraph 20(1)(c), which gives the appellant the power to make regulations regarding the waiver of compulsory pilotage. The argument that the appellant had waived the compulsory pilotage was based on an exchange of letters suggesting that the *Voyageur* was not subject to compulsory pilotage except in emergency or distress situations. A “waiver” within the meaning of section 44 of the Act can only exist in the circumstances prescribed in a regulation made under paragraph 20(1)(c). A “waiver” of compulsory pilotage is a significant exception to the application of an Act, the primary objective of which is to secure “the interests of safety” and the Court should not go beyond what section 5 of the *Laurentian Pilotage Authority Regulations* allows. To grant a waiver, the appellant must know that a ship is subject to compulsory pilotage. In this case, since the appellant thought the ship was not subject to compulsory pilotage, there would have been no reason for it to exempt the *Voyageur* from charges it did not have to pay.

The relevant articles of the *Civil Code of Québec* regarding prescription were Articles 2904, 2922 and 2925. Under Article 2904 C.C.Q., prescription is suspended if it is impossible for the person to act. The Federal Court concluded that the appellant had failed to demonstrate that it had been impossible for it to act. The Judge was properly apprised of the law and the conclusion he reached was one of fact. He noted correctly that prescription is suspended where the impossibility to act results from the fault of the debtor of the obligation and, after carefully examining the evidence, concluded that it was not impossible for the appellant to determine the true net tonnage of the *Voyageur*. The decisive factor was apparently the exchange of correspondence between the appellant and the respondents indicating that the appellant was satisfied that the *Voyageur* was not subject to compulsory pilotage during the period in dispute. The respondents did not engage in deceitful

*Arrêt* : l’appel est accueilli.

L’article 42 prévoit en partie que l’agent d’un navire est solidairement responsable du paiement des droits de pilotage. L’intimée C.T.M.A. Inc. n’était pas « l’agent d’un navire » au sens de l’article 42, puisqu’elle n’était pas une entité représentant un navire à certaines fins. La société de gestion qu’est Gestion C.T.M.A. Inc. n’est que l’unique actionnaire de la défenderesse Navigation Madeleine Inc., laquelle est la seule propriétaire du navire en cause. Même si le capitaine du *Voyageur* a à l’occasion inscrit Gestion C.T.M.A. dans la case « agent » lorsqu’il a rempli les fiches de pilotage, il n’y avait aucune preuve pour démontrer qu’elle était assimilable à un « agent » au sens de l’article 42. L’action intentée contre Gestion C.T.M.A. Inc. a donc été rejetée.

La « dispense » dont traite l’article 44 de la Loi n’est pas définie dans la Loi et ne se retrouve ailleurs dans celle-ci qu’à l’alinéa 20(1)c) qui donne à l’appelante le pouvoir de prendre des règlements généraux concernant la dispense du pilotage obligatoire. L’argument selon lequel l’appelante avait dispensé le navire du pilotage obligatoire était fondé sur un échange de lettres donnant à penser que le *Voyageur* n’était pas assujéti au pilotage obligatoire sauf dans le cas d’urgence ou de détresse. Il ne peut y avoir de « dispense », au sens de l’article 44 de la Loi, que dans les cas prévus dans un règlement adopté en vertu de l’alinéa 20(1)c). Une « dispense » de pilotage obligatoire constitue une exception importante à l’application d’une Loi dont l’objectif premier est d’assurer la « sécurité de la navigation » et la Cour ne devrait pas aller au-delà de ce que l’article 5 du *Règlement de l’Administration de pilotage des Laurentides* permet. Pour accorder une « dispense », l’appelante doit savoir qu’un navire est assujéti au pilotage obligatoire. En l’espèce, comme l’appelante croyait que le navire n’était pas assujéti au pilotage obligatoire, il n’y aurait eu aucune raison pour elle de dispenser le *Voyageur* de droits qu’il n’avait pas à payer.

Les articles pertinents du *Code civil du Québec* concernant la prescription sont les articles 2904, 2922 et 2925. Selon l’article 2904 C.C.Q., la prescription est suspendue si la personne est dans l’impossibilité d’agir. La Cour fédérale a conclu que l’appelante n’avait pas démontré qu’elle avait été dans l’impossibilité d’agir. Le juge s’était bien instruit en droit et la conclusion à laquelle il en était arrivé en était une de fait. Il a rappelé, avec raison, que la prescription est suspendue lorsque l’impossibilité d’agir résulte de la faute du débiteur de l’obligation et, après avoir examiné avec soin la preuve, il en est arrivé à la conclusion que l’appelante n’était pas dans l’impossibilité de découvrir la vraie jauge nette du *Voyageur*. Le facteur déterminant a apparemment été l’échange de correspondance entre l’appelante et les intimés, laquelle indiquait que l’appelante était convaincue que le *Voyageur* n’était pas assujéti au pilotage obligatoire au cours de la

manoeuvres to conceal from the appellant, the pilots and the pilots' corporations the ship's actual net tonnage. The captain of the ship used pilotage services until the appellant informed him that these services would only be provided in cases of emergency or distress situations. Based on the evidence, the Judge found that there was a misunderstanding over the actual net tonnage from the outset and that this misunderstanding, through an exchange of correspondence regarding the use of pilotage services, was perpetuated by the appellant, the pilots and the pilots' associations. They were all convinced that the *Voyageur* was not subject to compulsory pilotage and the respondents, who knew they were in theory subject to it because of the ship's net tonnage, thought they were being exempted. In reaching its conclusion, the Federal Court based itself on evidence that allowed it to draw the inferences that it drew. Moreover, the "fault" of the respondents in failing to pay the charges because of the actual net tonnage of the ship was not to be confused with the "fault" leading to the suspension of the prescription, for which there was insufficient evidence.

The general rule regarding prescription of an action to enforce a "personal right" is found in Article 2925 C.C.Q. The concept of "personal right" is clearly established in civil law and consists of a person's ability to require from another person an advantage that is the subject-matter of the obligation. The personal right is customarily referred to as a claim and the obligation as a debt. The fact that an obligation is statute-based in no way alters its personal nature. It is the nature of the right that is exercised that must be examined, not its source, which may be statutory, regulatory, contractual, customary, etc. Section 44 of the Act regarding the payment of a penalty is not of a penal nature and does not go beyond the scope of Article 2925 C.C.Q. The liability established in section 44 is not different from the one established in section 42. Since the applicable prescriptive period is three years, the pilotage charges owing more than three years before the action was commenced (March 31, 2003) were prescribed and could not be claimed.

Finally, the Judge erred in not accepting the appellant's request to allot some time for the parties to make submissions regarding the quantum of the claim for the last three years and the respondents' request to order the discharge from seizure.

période en question. Les intimés ne s'étaient pas livrés à des manoeuvres dolosives aux fins de camoufler aux yeux de l'appelante, des pilotes et des corporations de pilotes, le montant réel de la jauge nette du navire. Le capitaine du navire a fait appel aux services de pilotage jusqu'à ce que l'appelante l'informe que ces services ne lui seraient offerts qu'en cas d'urgence ou de détresse. En se basant sur la preuve, le juge a conclu qu'il y avait eu un malentendu sur la jauge nette réelle dès le début et que ce malentendu, par l'entremise d'un échange de correspondance concernant l'emploi des services de pilotage, a été perpétué par l'appelante, les pilotes et les associations de pilotes. Ils étaient tous convaincus que le *Voyageur* n'était pas assujéti au pilotage obligatoire et les intimés, qui se savaient en principe assujéttis en raison de la jauge nette réelle du navire, croyaient bénéficier d'une dispense. En concluant ainsi, la Cour fédérale s'est appuyée sur une preuve qui lui permettait de tirer les inférences qu'elle en a tirées. De plus, la « faute » des intimés de ne pas payer les droits en raison de la jauge nette réelle du navire ne devait pas être confondue avec celle menant à la suspension de la prescription, pour laquelle il y avait insuffisance de preuve.

La règle générale concernant la prescription d'une action pour faire valoir un « droit personnel » se trouve à l'article 2925 C.c.Q. Le concept de « droit personnel » est bien établi en droit civil et c'est la faculté qu'a une personne d'exiger qu'une autre personne lui procure un avantage qui fait l'objet de l'obligation. Il est habituel d'appeler le droit personnel une créance et l'obligation une dette. Le fait qu'une obligation ait une source statutaire ne modifie en rien son caractère personnel. C'est la nature du droit exercé qu'il faut examiner, pas sa source, laquelle peut être législative, réglementaire, contractuelle, coutumière, etc. L'article 44 de la Loi concernant le paiement d'une pénalité n'est pas de nature pénale et n'échappe pas à l'emprise de l'article 2925 C.c.Q. La responsabilité établie à l'article 44 n'est pas différente de celle établie à l'article 42. La prescription applicable étant celle de trois ans, les droits dus plus de trois ans avant l'introduction de l'action (le 31 mars 2003) étaient prescrits et ne pouvaient plus être réclamés.

Enfin, le juge a commis une erreur en n'acceptant pas la demande de l'appelante de consacrer du temps aux parties pour qu'elles fassent leurs observations concernant le quantum de la réclamation pour les trois dernières années et celle des intimés d'ordonner la mainlevée de la saisie.

#### STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

*Civil Code of Québec*, S.Q. 1991, c. 64, Arts. 2904, 2922, 2925.

*Companies Act*, R.S.Q., c. C-38.

*Pilotage Act*, R.S.C., 1985, c. P-14, ss. 18, 20(1)(c), 40, 42, 44.

#### LOIS ET RÈGLEMENTS CITÉS

*Code civil du Québec*, L.Q. 1991, ch. 64, art. 2904, 2922, 2925.

*Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14, art. 18, 20(1)c), 40, 42, 44.

*Loi sur les compagnies*, L.R.Q., ch. C-38.

*Laurentian Pilotage Authority Regulations*, C.R.C.,  
c. 663, s. 5.

*Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*,  
C.R.C., ch. 663, art. 5.

## CASES JUDICIALLY CONSIDERED

## CONSIDERED:

*A/S Ornen v. Duteous (The)*, [1987] 1 F.C. 270; (1986), 4  
F.T.R. 122 (T.D.); *Gauthier v. Beaumont*, [1998] 2 S.C.R.  
3; (1998), 162 D.L.R. (4th) 1; 228 N.R. 5.

## REFERRED TO:

*Western Great Lakes Pilots' Assn. (District 3) v. Navitrans  
Shipping Agencies Inc.* (2002), 223 F.T.R. 283; 2002 FCT  
915; *Giguère c. Parenteau*, [1990] R.D.J. 598 (Que.  
C.A.); *Chouinard c. Centre hospitalier St. Mary's*, [2002]  
R.J.Q. 12; [2002] R.R.A. 27 (Que. C.A.); *Housen v.  
Nikolaisen*, [2002] 2 S.C.R. 235; (2002), 211 D.L.R. (4th)  
577; [2002] 7 W.W.R. 1; 10 C.C.L.T. (3d) 157; 30  
M.P.L.R. (3d) 1; 286 N.R. 1; 219 Sask. R. 1; 2002 SCC  
33; *Longpré c. Gouin*, [2003] R.J.Q. 1459 (Que. C.A.);  
*Pires c. Zaccheo*, [1998] R.J.Q. 2973 (Que. C.A.); *Nadeau  
c. Nadeau*, [1999] R.L. 330 (Que. C.A.); *Basil Holding  
Corp. c. Côte St-Luc (Ville)*, [1998] R.L. 661 (Que. Sup.  
 Ct.); *Commission des normes du travail c. Perreault*, J.E.  
2002-2144 (C.Q.).

## AUTHORS CITED

Mignault, P. B. *Droit civil canadien*, tome II. Montréal:  
Librairie de droit et de jurisprudence, 1896.  
Tancelin, Maurice et Daniel Gardner. *Jurisprudence  
commentée sur les obligations*, 8<sup>e</sup> éd. Montréal: Wilson  
& Lafleur, 2003.

APPEAL from a Federal Court decision ((2004), 258  
F.T.R. 210; 2004 FC 939) dismissing the appellant's  
action for unpaid pilotage charges on the ship *Voyageur*  
on the ground that the claim made was prescribed and  
that there were insufficient particulars to decide whether,  
during the years when the *Voyageur* was operating, there  
were unpaid pilotage charges that were not prescribed.  
Appeal allowed.

## APPEARANCES:

*Guy P. Major* for appellant.  
*Francis Gervais* for respondents.

## SOLICITORS OF RECORD:

*Guy P. Major*, Montréal, for appellant.

## JURISPRUDENCE CITÉE

## DÉCISIONS EXAMINÉES :

*A/S Ornen c. Duteous (Le)*, [1987] 1 C.F. 270; (1986), 4  
F.T.R. 122 (1<sup>re</sup> inst.); *Gauthier c. Beaumont*, [1998] 2  
R.C.S. 3; (1998), 162 D.L.R. (4th) 1; 228 N.R. 5.

## DÉCISIONS CITÉES :

*Western Great Lakes Pilots' Assn. (District 3) c. Navitrans  
Shipping Agencies Inc.* (2002), 223 F.T.R. 283; 2002  
CFPI 915; *Giguère c. Parenteau*, [1990] R.D.J. 598 (C.A.  
Qué.); *Chouinard c. Centre hospitalier St. Mary's*, [2002]  
R.J.Q. 12; [2002] R.R.A. 27 (C.A. Qué.); *Housen c.  
Nikolaisen*, [2002] 2 R.C.S. 235; (2002), 211 D.L.R. (4th)  
577; [2002] 7 W.W.R. 1; 10 C.C.L.T. (3d) 157; 30  
M.P.L.R. (3d) 1; 286 N.R. 1; 219 Sask. R. 1; 2002 CSC  
33; *Longpré c. Gouin*, [2003] R.J.Q. 1459 (C.A. Qué.);  
*Pires c. Zaccheo*, [1998] R.J.Q. 2973 (C.A. Qué.); *Nadeau  
c. Nadeau*, [1999] R.L. 330 (C.A. Qué.); *Basil Holding  
Corp. c. Côte St-Luc (Ville)*, [1998] R.L. 661 (C.S. Qué.);  
*Commission des normes du travail c. Perreault*, J.E.  
2002-2144 (C.Q.).

## DOCTRINE CITÉE

Mignault, P. B. *Droit civil canadien*, tome II. Montréal :  
Librairie de droit et de jurisprudence, 1896.  
Tancelin, Maurice et Daniel Gardner. *Jurisprudence  
commentée sur les obligations*, 8<sup>e</sup> éd. Montréal : Wilson  
& Lafleur, 2003.

APPEL à l'encontre d'une décision de la Cour  
fédérale ((2004), 258 F.T.R. 210; 2004 CF 939) qui a  
rejeté l'action de l'appelante réclamant des droits de  
pilotage impayés pour le navire *Voyageur* au motif que  
la réclamation était prescrite et qu'il n'y avait pas suffisamment de  
détails pour juger si durant les dernières années où le  
*Voyageur* naviguait, il y avait des droits de pilotage  
impayés qui n'étaient pas prescrits. Appel accueilli.

## ONT COMPARU :

*Guy P. Major* pour l'appelante.  
*Francis Gervais* pour les intimés.

## AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

*Guy P. Major*, Montréal, pour l'appelante.

*Deveau, Lavoie, Bourgeois, Lalonde & Associés, S.E.N.C., Laval, for respondents.*

*Deveau, Lavoie, Bourgeois, Lalonde & Associés, S.E.N.C., Laval, pour les intimés.*

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

*Voici les motifs du jugement rendu en français par*

[1] DÉCARY J.A.: The Laurentian Pilotage Authority (the appellant or the Authority) is claiming from the respondents the sum of \$1,860,265.34 for unpaid pilotage charges on the ship *Voyageur* between 1987 and 2002. The Authority relies on section 44 of the *Pilotage Act* [R.S.C., 1985, c. P-14], which reads as follows:

[1] LE JUGE DÉCARY, J.C.A. : L'Administration de pilotage des Laurentides (l'appelante ou l'Administration) réclame des intimées une somme de 1 860 265,34 \$ pour des droits de pilotage impayés entre 1987 et 2002 eu égard au navire le *Voyageur*. L'Administration s'appuie sur l'article 44 de la *Loi sur le pilotage* [L.R.C. (1985), ch. P-14], qui se lit comme suit :

44. Except where an Authority waives compulsory pilotage, a ship subject to compulsory pilotage that proceeds through a compulsory pilotage area not under the conduct of a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate is liable, to the Authority in respect of which the region including that area is set out in the schedule, for all pilotage charges as if the ship had been under the conduct of a licensed pilot.

44. Sauf si une Administration le dispense du pilotage obligatoire, le navire assujéti au pilotage obligatoire qui poursuit sa route dans une zone de pilotage obligatoire sans être sous la conduite d'un pilote breveté ou du titulaire d'un certificat de pilotage est responsable envers l'Administration dont relève cette zone des droits de pilotage comme si le navire avait été sous la conduite d'un pilote breveté.

[2] The respondents have argued three defences: the first, on which the Federal Court Judge did not rule (apparently because of the ultimate conclusion he reached to dismiss the action), involves the Authority's option to sue one of the respondents, *Gestion C.T.M.A. Inc.*; the second has to do with the waiver which, in their opinion, had been granted to the *Voyageur* by the Authority in 1992; the third relies on the three-year prescription in Article 2925 of the *Civil Code of Québec* [S.Q. 1991, c. 64] (the Code or C.C.Q.).

[2] Les intimés ont fait valoir trois moyens de défense : le premier, sur lequel le juge de la Cour fédérale ne s'est pas prononcé (vraisemblablement en raison de la conclusion ultime à laquelle il en est arrivé de rejeter l'action), vise la possibilité qu'a l'Administration de poursuivre l'un des intimés, *Gestion C.T.M.A. Inc.*; le second a trait à la dispense qui, à leur avis, aurait été accordée au *Voyageur* par l'Administration en 1992; le troisième invoque la prescription triennale de l'article 2925 du *Code civil du Québec* [L.Q. 1991, ch. 64] (le Code ou C.c.Q.).

[3] Mr. Justice Lemieux, of the Federal Court, dismissed the Authority's argument based on the waiver, but he accepted the one based on the three-year prescription [*Laurentian Pilotage Authority v. Gestion C.T.M.A. Inc.* (2004), 258 F.T.R. 210]. Although this conclusion, *prima facie*, means that the action must be allowed in part (i.e. in respect of the last three of the fifteen years in dispute), the Judge dismissed it in its entirety, using the following language (at paragraph 90):

[3] Le juge Lemieux, de la Cour fédérale, a rejeté l'argument de l'Administration fondé sur la dispense, mais il a retenu celui fondé sur la prescription triennale [*Administration de pilotage des Laurentides c. Gestion C.T.M.A. Inc.* (2004), 258 F.T.R. 210]. Bien que cette conclusion, à prime abord, fait en sorte que l'action doive être accueillie en partie (i.e. eu égard aux trois dernières des 15 années en litige), le juge l'a rejetée dans sa totalité, utilisant les termes suivants (2004 CF 939, au paragraphe 90) :

For all these reasons, the plaintiff's action is dismissed with costs on the ground that the claim made is prescribed. The Court did not receive sufficient particulars to decide whether

Pour tous ces motifs, l'action de la partie demanderesse est rejetée avec dépens au motif que la réclamation recherchée est prescrite. Je n'ai pas reçu suffisamment de détails pour juger

during the years when the *Voyageur* was operating there were unpaid pilotage charges that were not prescribed. I invite the parties to contact the Court on this point, if necessary.

[4] The same arguments were made before us, some in the context of a cross-appeal filed by the respondents which, in my opinion, was not really necessary. A new argument was advanced by the appellant in relation to the costs.

[5] I will address the arguments in the aforesaid order.

#### Status of Gestion C.T.M.A. Inc.

[6] Because the captain of the *Voyageur*, when sometimes completing the pilotage cards, wrote Gestion C.T.M.A. Inc. in the “agent” box, the Authority argues that Gestion C.T.M.A. Inc. is jointly and severally liable for pilotage charges under section 42 of the Act, which reads:

42. The owner, master and agent of a ship are jointly and severally liable to pay any pilotage charges.

[7] This argument is without merit. The “agent of a ship”, within the meaning of this section, refers to the entity which, in maritime terminology, represents a ship for certain purposes. In *A/S Ornen v. Duteous (The)*, [1987] 1 F.C. 270 (T.D.), at pages 291-292, Mr. Justice Dubé adopted the following definition of “ship’s agent”:

A basic definition of a ship’s agent is provided by Pearson L.J. in *Blandy Brothers & Co., Lda. v. Nello Simoni, Ltd.* [at page 404]:

The ship’s agent is, in the normal case, the agent of the shipowner at the particular port, and the ship’s agent, therefore, at that port stands in the shoes of the shipowner; and it is reasonable to suppose that he has the authority to do whatever the shipowner has to do at that port.

(see, also, *Western Great Lakes Pilots’ Assn. (District 3) v. Navitrans Shipping Agencies Inc.* (2002), 223 F.T.R. 283 (F.C.T.D.), Prothonotary Morneau).

[8] Gestion C.T.M.A. Inc., a management company, is simply the sole shareholder of the defendant Navigation Madeleine Inc., which is the sole owner of the ship in

si durant les dernières années où le « *Voyageur* » naviguait, il y avait des droits de pilotage impayés qui n’étaient pas prescrits. J’invite les parties à communiquer avec la Cour sur ce point s’il y a lieu.

[4] Ces mêmes arguments ont été plaqués devant nous, certains dans le cadre d’un appel incident que les intimés ont déposé et qui, à mon avis, n’était pas vraiment nécessaire. Un nouvel argument a été avancé par l’appelante, relativement aux dépens.

[5] Je traiterai des arguments dans l’ordre susdit.

#### Le statut de Gestion C.T.M.A. Inc.

[6] Du fait que le capitaine du *Voyageur*, en complétant à l’occasion les fiches de pilotage, a inscrit Gestion C.T.M.A. Inc. dans la case « agent », l’Administration soutient que Gestion C.T.M.A. Inc. est solidairement responsable des droits de pilotage en raison de l’article 42 de la Loi, qui se lit :

42. Le propriétaire, le capitaine et l’agent d’un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage.

[7] Cet argument est sans mérite. « L’agent d’un navire », au sens de cet article, vise l’entité qui, dans le langage maritime, représente un navire à certaines fins. Le juge Dubé, dans *A/S Ornen c. Duteous (Le)*, [1987] 1 C.F. 270 (1<sup>re</sup> inst.), aux pages 291 et 292, adoptait la définition suivante de « *ship’s agent* » :

Le Lord juge Pearson, dans l’arrêt *Blandy Brothers & Co., Lda. v. Nello Simoni, Ltd.* [à la page 404] donne une définition de principe de l’agent maritime :

[TRADUCTION] L’agent maritime est, habituellement, le mandataire de l’armateur dans un port désigné et l’agent maritime donc, dans ce port, porte les souliers de l’armateur; aussi est-il raisonnable de supposer qu’il a le pouvoir de faire tout ce que l’armateur pourrait faire dans ce port.

(voir, aussi, *Western Great Lakes Pilots’ Assn. (District 3) c. Navitrans Shipping Agencies Inc.* (2002), 223 F.T.R. 283 (C.F. 1<sup>re</sup> inst.), protonotaire Morneau).

[8] La société de gestion qu’est Gestion C.T.M.A. Inc. n’est que l’unique actionnaire de la défenderesse Navigation Madeleine Inc., laquelle est la seule

question. No evidence was submitted tending to demonstrate that it is comparable to an “agent” within the meaning of section 42.

[9] The action brought against Gestion C.T.M.A. Inc. should therefore be dismissed, irrespective of the Court’s findings on the other issues.

#### The waiver

[10] The “waiver” (“*dispense*” in the French text) referred to in section 44 of the Act is nowhere defined in the Act, and in fact is found elsewhere in the Act only in paragraph 20(1)(c), which gives the Authority the power to make regulations “prescribing the circumstances under which compulsory pilotage may be waived”.

[11] In the *Laurentian Pilotage Authority Regulations*, C.R.C., c. 1268, section 5 has identified three situations in which a waiver may be allowed:

5. (1) The authority may waive compulsory pilotage of any ship

(a) that is to arrive in, depart from or make a moveage within the compulsory pilotage area if her owner, master or agent has complied with section 6, 7, 8, 9 or 10, whichever is applicable, and no licensed pilot is available to perform pilotage duties at the time of her arrival, departure or moveage, as the case may be, or

(b) in respect of which one or more licensed pilots refuse to perform pilotage duties, except where the Authority regards the ship as unsafe.

(2) Notwithstanding subsection (1), the Authority may waive compulsory pilotage of a ship that is in distress, proceeding to a ship in distress or entering the compulsory pilotage area for refuge.

[12] In the case at bar, the “waiver” is alleged to result from a series of letters, one of which is dated June 22, 1992, sent to the respondents by the Authority, and which reads as follows (A.R., Vol. 1, at page 134):

[TRANSLATION] We have been informed by the president of the Corporation of Mid St. Lawrence Pilots, Jean-Pierre Leroux, that we should no longer dispatch pilots to the ship CTMA

propriétaire du navire en cause. Aucune preuve n’a été faite qui tendrait à démontrer qu’elle est assimilable à un « agent » au sens de l’article 42.

[9] L’action intentée contre Gestion C.T.M.A. Inc. devrait donc être rejetée quelles que soient les conclusions de la Cour eu égard aux autres questions.

#### La dispense

[10] La « dispense » (ou « *waiver* » dans le texte anglais) dont traite l’article 44 de la Loi n’est définie nulle part dans la Loi et ne se retrouve ailleurs dans celle-ci qu’à l’alinéa 20(1)c) qui donne à l’Administration le pouvoir de prendre des règlements généraux et d’« établir les circonstances dans lesquelles il peut y avoir dispense du pilotage obligatoire ».

[11] Dans le *Règlement de l’Administration de pilotage des Laurentides*, C.R.C., ch. 1268, l’article 5 a identifié trois situations donnant ouverture à une dispense :

5. (1) L’Administration peut dispenser du pilotage obligatoire un navire

a) qui doit arriver dans une zone de pilotage obligatoire, la quitter ou y effectuer un déplacement, si le propriétaire, le capitaine ou l’agent du navire s’est conformé aux prescriptions des articles 6, 7, 8, 9 ou 10, selon le cas, et si aucun pilote breveté n’est disponible au moment de l’arrivée, du départ ou du déplacement du navire, selon le cas; ou

b) pour lequel un ou plusieurs pilotes brevetés refusent d’exercer les fonctions de pilote, sauf le cas où l’Administration considère que le navire est peu sûr.

(2) Nonobstant le paragraphe (1), l’Administration peut dispenser un navire du pilotage obligatoire si le navire est en détresse, s’il se dirige vers un autre navire en détresse ou s’il entre dans la zone de pilotage obligatoire pour se mettre à l’abri.

[12] En l’espèce, la « dispense » résulterait d’une série de lettres, dont l’une en date du 22 juin 1992 adressée aux intimés par l’Administration et qui se lit comme suit (D.A., vol. 1, à la page 134) :

Nous avons été informés par le président de la corporation des pilotes du St-Laurent Central, M. Jean-Pierre Leroux, de ne plus affecter de pilotes au navire C.T.M.A. Voyageur puisque



Voyageur, since it is not subject to compulsory pilotage except in emergency or distress situations.

[13] The respondents acknowledge that this exchange of letters, which suggests that the *Voyageur* is not subject to compulsory pilotage except in emergency or distress situations, does not fall within the framework of the situations described in section 5 of the Regulations. They argue, however, that section 5 does not exhaust all possible forms of “waiver” and that the exchange of letters amounts to a new form of waiver.

[14] This is not my opinion. There can be a “waiver”, within the meaning of section 44 of the Act, only in the situations covered in a regulation adopted under paragraph 20(1)(c). A “waiver” of compulsory pilotage is a significant exception to the application of an Act the primary objective of which is to secure “the interests of safety” (section 18 of the Act), and the Court ought not to go beyond what is allowed by section 5 of the Regulations.

[15] To grant a “waiver”, the Authority must know that a ship is subject to compulsory pilotage. In this case, since the Authority thought the ship was not subject to compulsory pilotage, there would have been no reason for it to exempt the *Voyageur* from charges that it did not have to pay.

#### The prescription

[16] The relevant articles of the *Civil Code of Québec* are Articles 2904, 2922 and 2925. Although the claim in this case covers certain periods governed by the *Civil Code of Lower Canada*, it was not argued that the differences in language between the articles in the old Code and those in the new Code had any impact on the outcome of this litigation and I will discuss here only the articles in the new Code:

**Art. 2904.** Prescription does not run against persons if it is impossible in fact for them to act by themselves or to be represented by others.

...

**Art. 2922.** The period for extinctive prescription is ten years, except as otherwise fixed by law.

...

ce dernier n’est pas assujéti au pilotage obligatoire sauf s’il y a urgence ou détresse.

[13] Les intimés reconnaissent que cet échange de lettres, qui laisse entendre que le *Voyageur* n’est pas assujéti au pilotage obligatoire sauf s’il y a urgence ou détresse, ne tombe pas dans le cadre des situations décrites à l’article 5 du Règlement. Ils plaident, cependant, que cet article 5 n’épuise pas toutes les formes possibles de « dispense » et que l’échange de lettres équivaut à une forme inédite de dispense.

[14] Je ne suis pas de cet avis. Il ne peut y avoir de « dispense », au sens de l’article 44 de la Loi, que dans les cas prévus dans un règlement adopté en vertu de l’alinéa 20(1)c). Une « dispense » de pilotage obligatoire constitue une exception importante à l’application d’une Loi dont l’objectif premier est d’assurer la « sécurité de la navigation » (article 18 de la Loi) et la Cour ne devrait pas aller au-delà de ce que l’article 5 du Règlement permet.

[15] Pour accorder une « dispense », l’Administration doit savoir qu’un navire est assujéti au pilotage obligatoire. En l’espèce, comme l’Administration croyait que le navire n’était pas assujéti au pilotage obligatoire, il n’y aurait eu aucune raison pour elle de dispenser le *Voyageur* de droits qu’il n’avait pas à payer.

#### La prescription

[16] Les articles pertinents du *Code civil du Québec* sont les articles 2904, 2922 et 2925. Bien que la réclamation recouvre en l’espèce certaines périodes régies par le *Code civil du Bas-Canada*, il n’a pas été plaidé que les différences de textes entre les articles de l’ancien Code et ceux du nouveau Code aient quelque impact sur le sort du présent litige et je ne traiterai ici que des articles du nouveau Code :

**Art. 2904.** La prescription ne court pas contre les personnes qui sont dans l’impossibilité en fait d’agir soit par elles-mêmes, soit en se faisant représenter par d’autres.

[...]

**Art. 2922.** Le délai de la prescription extinctive est de dix ans, s’il n’est autrement fixé par la loi.

[...]

**Art. 2925.** An action to enforce a personal right or movable real right is prescribed by three years, if the prescriptive period is not otherwise established.

[17] The appellant argues that prescription is in its case suspended under Article 2904 C.C.Q. because it would have been impossible for it to take earlier action owing to the respondents' negligence. If prescription is not suspended in its case, the appellant claims it is the ten-year prescription established in Article 2922 C.C.Q. that applies, and not the three-year prescription established in Article 2925 C.C.Q.

#### The suspension

[18] Mr. Justice Lemieux concluded that the Authority had failed to demonstrate that it had been "impossible in fact for [it] to act", as required by Article 2904 C.C.Q.

[19] The Judge was properly apprised of the law and the conclusion he reached is one of fact (see *Giguère c. Parenteau*, [1990] R.D.J. 598 (Que. C.A.); *Chouinard c. Centre hospitalier St. Mary's*, [2002] R.J.Q. 12 (Que. C.A.)), in regard to which this Court should not intervene unless there was palpable and overriding error (*Housen v. Nikolaisen*, [2002] 2 S.C.R. 235). The Judge noted correctly, relying on the remarks of Mr. Justice Gonthier in *Gauthier v. Beaumont*, [1998] 2 S.C.R. 3, at paragraphs 65 and 66, that prescription is suspended where the impossibility to act results from the fault of the debtor of the obligation. He then turned to a very detailed review of the evidence that had been filed on both sides and concluded that "the facts as a whole indicate that it was not impossible for the LPA to determine the true net tonnage of the *Voyageur*" (at paragraph 76).

[20] The decisive factor, in my opinion, even though it was not defined as such by the Judge, is this exchange of correspondence between 1991 and 2002, which indicates that the Authority, rightly or wrongly, was satisfied that throughout this period the *Voyageur* was not subject to compulsory pilotage.

[21] The appellant's theory is based on the premise that the respondents had been engaging in [TRANSLATION] "deceitful manoeuvres" since 1987 for

**Art. 2925.** L'action qui tend à faire valoir un droit personnel ou un droit réel mobilier et dont le délai de prescription n'est pas autrement fixé se prescrit par trois ans.

[17] L'appelante soutient qu'elle bénéficie d'une suspension de la prescription en vertu de l'article 2904 C.c.Q. parce qu'il lui aurait été impossible d'agir plus tôt en raison de la faute des intimés. Dans l'hypothèse où elle ne bénéficierait pas d'une suspension, elle prétend que c'est la prescription de dix ans établie à l'article 2922 C.c.Q. qui s'applique, plutôt que celle de trois ans établie à l'article 2925 C.c.Q.

#### La suspension

[18] Le juge Lemieux a conclu que l'Administration n'avait pas démontré qu'elle avait été « dans l'impossibilité en fait d'agir » que vise l'article 2904 C.c.Q.

[19] Le juge s'est bien instruit en droit et la conclusion à laquelle il en est arrivé en est une de fait (voir *Giguère c. Parenteau*, [1990] R.D.J. 598 (C.A. Qué.); *Chouinard c. Centre hospitalier St. Mary's*, [2002] R.J.Q. 12 (C.A. Qué.)), à l'égard de laquelle cette Cour ne saurait intervenir que s'il y avait erreur manifeste et dominante (*Housen c. Nikolaisen*, [2002] 2 R.C.S. 235). Le juge a rappelé, avec raison et en s'appuyant sur les propos du juge Gonthier dans *Gauthier c. Beaumont*, [1998] 2 R.C.S. 3, aux paragraphes 65 et 66, que la prescription est suspendue lorsque l'impossibilité d'agir résulte de la faute du débiteur de l'obligation. Il s'est ensuite employé à examiner avec force détails la preuve qui avait été déposée de part et d'autre et il en est arrivé à la conclusion que « l'ensemble des faits démontre que l'APL n'était pas dans l'impossibilité de découvrir la vraie jauge nette du *Voyageur* » (au paragraphe 76).

[20] Le facteur déterminant, à mon avis, encore qu'il n'ait pas été défini comme tel par le juge, est cet échange de correspondance, entre 1991 et 2002, qui indique que l'Administration, à tort ou à raison, était satisfaite que tout au long de cette période le *Voyageur* n'était pas assujéti au pilotage obligatoire.

[21] La thèse de l'appelante repose sur la prémisse que les intimés se seraient livrés à des « manœuvres dolosives » depuis 1987, aux fins de camoufler aux yeux

the purposes of concealing from the Authority, the pilots and the pilots' corporations, the actual amount of the ship's net tonnage. Lemieux J. found no deceitful manoeuvres in the respondent's actions and counsel for the Authority had to acknowledge at the hearing that there was no evidence in the record of anything "deliberate" about the alleged acts. The fact is that the captain of the ship used pilotage services until the Authority informed him that these services would only be provided to him in cases of distress or [TRANSLATION] "firm request". The Judge's finding, for all intents and purposes, is that there was a misunderstanding over the actual net tonnage from the very first time that the *Voyageur* took a pilot aboard, in November 1987 (A.R. Vol. 1, at page 99), and that this misunderstanding continued until 2002. The pilots themselves and the associations that represent them (who nevertheless have an interest in ensuring that a ship is subject to compulsory pilotage), as well as the Authority itself, helped to perpetuate this misunderstanding. For instance, this letter sent to the Authority on April 9, 1991 by the Corporation of Mid St. Lawrence Pilots (A.R., Vol. 1, at page 130) stating:

[TRANSLATION]

Pursuant to clause 14.04 of the service contract, the purpose of this letter is to ask that you no longer dispatch pilots to the vessel C.T.M.A. *Voyageur*, a vessel that is not subject to compulsory pilotage, except in the following circumstances:

- (a) if there is an emergency or distress situation; or
- (b) if the C.T.M.A. *Voyageur* files with the Dispatch Centre a firm request for a pilot before it embarks, accompanied by a waiver of correcting the estimated time of departure 4 hours before that time (section 8(b) of the Laurentian Pilotage Authority Regulations).

We would ask as well that you warn the company that the captain of the vessel is to follow the instructions of the pilot who has the conduct thereof, failing which the pilotage services will be available only in emergency or distress situations.

You will understand that this request has become necessary owing to the lack of discipline of the captain, which affects the overall quality of the service. [Emphasis added.]

[22] This corporation sent another letter on June 19, 1992 (A.R., Vol. 1, at page 132), in these terms:

de l'Administration, des pilotes et des corporations de pilotes, le montant réel de la jauge nette du navire. Le juge Lemieux n'a vu aucune manœuvre dolosive dans les agissements des intimés et le procureur de l'Administration a dû reconnaître à l'audience qu'il n'y avait au dossier aucune preuve du caractère « délibéré » des gestes reprochés. Le fait est que le capitaine du navire a fait appel aux services de pilotage jusqu'à ce que l'Administration l'informe que ces services ne lui seraient offerts qu'en cas de détresse ou de « demande ferme ». La conclusion du juge, à toutes fins utiles, est qu'il y a eu malentendu sur la jauge nette réelle dès la première fois où le *Voyageur* a pris un pilote à son bord en novembre 1987 (D.A., vol. 1, à la page 99) et que ce malentendu a perduré jusqu'en 2002. Les pilotes eux-mêmes et les associations qui les représentent (qui ont pourtant intérêt à ce qu'un navire soit assujéti au pilotage obligatoire), ainsi que l'Administration elle-même ont contribué à perpétuer ce malentendu. À preuve, cette lettre envoyée à l'Administration le 9 avril 1991 par la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central (D.A., vol. 1, à la page 130) :

Conformément à l'article 14.04 du contrat de service, la présente a pour objet de vous demander de ne plus affecter de pilotes au navire C.T.M.A. *Voyageur*, un navire non-assujéti au pilotage obligatoire, sauf dans les cas suivants :

- a) s'il y a urgence ou détresse; ou
- b) si le C.T.M.A. *Voyageur* produit au Centre d'affectation une demande ferme d'un pilote avant l'embarquement de celui-ci, accompagnée d'une renonciation à corriger l'heure de départ prévue 4 heures avant ce dernier (article 8(b) du règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides).

Nous vous saurions gré de plus de mettre en garde la compagnie que le capitaine du navire doit suivre les instructions du pilote qui en a la conduite, faute de quoi le service de pilotage ne deviendra disponible que dans les cas de détresse ou d'urgence seulement.

Vous comprendrez que cette demande est devenue nécessaire en raison du manque de discipline du capitaine qui affecte la qualité du service en général. [Mon soulignement.]

[22] Cette même corporation récidivait le 19 juin 1992 (D.A., vol. 1, à la page 132) en ces termes :

Effective immediately, pursuant to clause 14.04 of the service contract, the purpose of this letter is to ask that you no longer dispatch pilots to the vessel C.T.M.A. Voyageur, a vessel that is not subject to compulsory pilotage, unless there is an emergency or distress situation.

You will understand that this request has become necessary owing to the manifest ill will of the Company, which affects the overall quality of the service. [Emphasis added.]

[23] This would lead the Authority to send the respondents, on June 22, 1992, with a copy to the said corporation, the letter that I reproduced in paragraph 12 of my reasons.

[24] It is true, as the appellant's counsel argues, that these letters were written in the context of a quarrel between the pilots and the respondents over the latter's use of pilotage services. However, the fact remains that the Authority, the pilots and their corporations were convinced that the *Voyageur* was not subject to compulsory pilotage, and that the respondents themselves, who knew they were in theory subject to it because of the ship's net tonnage, thought they were being exempted. This conviction of the respondents is confirmed, moreover, in the fact that it was they themselves who, on May 16, 2002, challenged what they believed to be a waiver by trying to make it applicable to the vessel *Vacancier*, which came into service on June 1, 2002 (A.R., Vol. 2, at pages 206, 218).

[25] Briefly put, in reaching the conclusion that he did, Lemieux J. based himself on evidence that allowed him to draw the inferences that he drew. In my opinion, the appellant's counsel is confusing the "fault" of the respondents—which leads to their obligation to reimburse, and which is conceded, that is, the failure to pay the charges by which they were bound because of the actual net tonnage of the ship—with the "fault" leading to the suspension of the prescription, the latter fault not having been proved to the satisfaction of the trial Judge. There is indeed an obligation but the prescription for the payment of this obligation is not suspended.

[26] The applicable prescription has yet to be determined.

Effectif immédiatement, conformément à l'article 14.04 du contrat de service, la présente a pour objet de vous demander de ne plus affecter de pilotes au navire C.T.M.A. Voyageur, un navire non-assujéti au pilotage obligatoire, sauf s'il y a urgence ou détresse.

Vous comprendrez que cette demande est devenue nécessaire en raison de la mauvaise volonté manifeste de la Compagnie qui affecte la qualité du service en général. [Mon soulignement.]

[23] Ce qui devait mener l'Administration à envoyer aux intimés, le 22 juin 1992, avec copie à ladite corporation, la lettre que j'ai reproduite au paragraphe 12 de mes motifs.

[24] Il est vrai, comme le plaide le procureur de l'appelante, que ces lettres étaient écrites dans le cadre d'une querelle qui opposait les pilotes aux intimés relativement à l'emploi par ces derniers des services de pilotage. Le fait demeure, cependant, que l'Administration, les pilotes et leurs corporations étaient convaincus que le *Voyageur* n'était pas assujéti au pilotage obligatoire, et que les intimés eux-mêmes, qui se savaient en principe assujétis en raison de la jauge nette réelle du navire, croyaient bénéficier d'une dispense. Cette conviction des intimés trouve par surcroît confirmation dans le fait que ce sont eux-mêmes, le 16 mai 2002, qui ont remis en cause ce qu'ils croyaient être une dispense en cherchant à la rendre applicable au navire *Vacancier*, entré en service le 1<sup>er</sup> juin 2002 (D.A., vol. 2, aux pages 206 et 218).

[25] Bref, en concluant comme il l'a fait, le juge Lemieux s'est appuyé sur une preuve qui lui permettait de tirer les inférences qu'il en a tirées. Le procureur de l'appelante confond, à mon avis, la « faute » des intimés qui mène à leur obligation de rembourser et qui est admise, soit le défaut de payer les droits auxquels ils étaient astreints en raison de la jauge nette réelle du navire, et la « faute » menant à la suspension de la prescription, cette faute n'ayant pas été établie à la satisfaction du juge du procès. Obligation il y a, certes, mais suspension de la prescription eu égard à l'acquiescement de cette obligation, il n'y a pas.

[26] Il reste à déterminer quelle prescription est applicable.

### The applicable prescription

[27] Faced with deciding whether it was the three-year prescription established by Article 2925 C.C.Q. in regard to a “personal right”, or the ten-year prescription established by Article 2922 C.C.Q. in regard to a claim with a prescriptive period that is not “otherwise fixed by law”, that applied, Lemieux J. chose the three-year period. That is a question of law which, of course, is subject, on appeal, to the correctness standard.

[28] Although it may seem, *prima facie*, that Article 2922 is the general rule, the cases and authorities tend to the view that the general rule is in Article 2925. As Tancelin and Gardner state in *Jurisprudence commentée sur les obligations*, Montréal: Wilson & Lafleur, 8th edition, 2003, at page 930:

[TRANSLATION] Article 2922 C.C.Q., which replaces Article 2242 C.C., constitutes in theory the period in ordinary law. But it is in fact Article 2925 C.C.Q. that represents the general rule in this area. . . .

Through the generality of the “personal right” criterion, the provision is applicable to a whole series of hypotheses in which the thirty-year prescription was previously recognized.

(see *Longpré c. Gouin*, [2003] R.J.Q. 1459 (C.A. Que.), at paragraphs 48 and 49). What the actual text of Article 2922 invites the Court to verify first is whether a shorter prescriptive period is not otherwise provided by law, including by the Code. It is only if no shorter prescriptive period is applicable that Article 2922 will apply.

[29] Article 2925 contemplates “an action to enforce a personal right”. The concept of “personal right” is clearly established in civil law. In *Le droit civil canadien*, tome II, at pages 389 and 390, Mignault stated in 1896 that:

[TRANSLATION]

A *personal right* is a person’s ability to require that one or more other persons, specifically named, give him some advantage either by doing or by refraining from doing something. The person authorized to require the advantage that is the subject-matter of the obligation is called a *creditor*; the person who is required to provide it is referred to as a *debtor*.

### La prescription applicable

[27] Appelé à décider laquelle de la prescription triennale établie par l’article 2925 C.c.Q. à l’égard d’un « droit personnel » ou de celle de 10 ans établie par l’article 2922 C.c.Q. à l’égard d’une créance dont le délai de prescription « n’est pas autrement fixé par la loi » s’appliquait, le juge Lemieux a choisi la triennale. C’est là une question de droit qui, bien sûr, est sujette, en appel, à la norme de la décision correcte.

[28] Bien qu’il puisse sembler à première vue que l’article 2922 soit la règle générale, la jurisprudence et les auteurs sont plutôt d’avis que la règle générale se trouve à l’article 2925. Ainsi que le disent Tancelin et Gardner, dans *Jurisprudence commentée sur les obligations*, Montréal : Wilson & Lafleur, 8<sup>e</sup> édition, 2003, à la page 930 :

L’article 2922 C.c.Q., qui remplace l’article 2242 C.c., constitue en principe le délai de droit commun. Mais c’est en fait l’article 2925 C.c.Q. qui représente la règle générale en ce domaine [ . . ]

Par la généralité du critère de « droit personnel », la disposition est applicable à toute une série d’hypothèses où la prescription trentenaire était auparavant reconnue

(voir *Longpré c. Gouin*, [2003] R.J.Q. 1459, (C.A. Qué.), aux paragraphes 48 et 49). Ce que le texte même de l’article 2922 invite la Cour à vérifier d’abord, c’est si un délai de prescription plus court n’est pas ailleurs prévu par la loi, dont le Code. Ce n’est que si aucun délai de prescription plus court n’est applicable que l’article 2922 trouvera application.

[29] L’article 2925 vise « l’action qui tend à faire valoir un droit personnel ». Le concept de « droit personnel » est bien établi en droit civil. Mignault, dans *Le droit civil canadien*, tome II, aux pages 389 et 390, disait en 1896 que :

Le *droit personnel* est la faculté qu’a une personne d’exiger qu’une ou plusieurs autres personnes nommément désignées lui procurent un avantage, soit en faisant, soit en s’abstenant de faire une chose. La personne autorisée à exiger le bénéfice qui fait l’objet de l’obligation s’appelle *créancier*; celle qui est tenue de le procurer s’appelle *débiteur*. De là est venue

Thus the custom has developed of referring to a *personal right* as a *claim* [*créance*], and to an *obligation* as a *debt* [*dette*].

...

The claim that I have against you, that binds you to execute this or that obligation that you owe me . . . is a *personal right*, a *claim*.

[30] The fact that an obligation is statute-based, as in this case, in no way alters its personal nature. In fact, a fair number of so-called personal claims are established by statute, such as the *Companies Act* of Quebec [R.S.Q., c. C-38] (*Pires c. Zaccheo*, [1998] R.J.Q. 2973 (Que. C.A.)) and the *Civil Code of Québec* (*Nadeau c. Nadeau*, [1999] R.L. 330 (Que. C.A.)) (see also *Basil Holding Corp. c. Côte St-Luc (Ville)*, [1998] R.L. 661 (Que. Sup. Ct.) and *Commission des normes du travail c. Perreault*, J.E. 2002-2144 (C.Q.)). It is the nature of the right that is exercised that must be examined, not its source, which may be statutory, regulatory, contractual, customary, etc.

[31] The appellant's counsel contends that what is involved here is a request for payment of a penalty, which he says is beyond the scope of Article 2925 C.C.Q. Irrespective of the prescriptive period applicable to the payment of a penalty—on which I take no position—it is clear that section 44 of the *Pilotage Act* is not a provision of a penal nature. This section is confined to making the ship “liable to the Authority” to the same degree as if the pilotage service had been rendered. The liability established in section 44 is not different from that established in section 42.

[32] Since the applicable prescriptive period is three years, and the action was commenced on March 31, 2003, it follows that the pilotage charges owing before March 31, 2000, can no longer be claimed.

[33] Lemieux J. [at paragraph 90] went further, however. He said that in his opinion, apparently in connection with the pilotage charges payable after March 31, 2000, he “did not receive sufficient particulars to decide whether . . . there were unpaid pilotage charges that were not prescribed” and he dismissed the action in

l'habitude de désigner le *droit personnel* sous la dénomination de *créance*, et l'*obligation* sous le nom de *dette*.

[. . .]

Le droit que j'ai contre vous, à l'effet de vous contraindre d'exécuter telle obligation dont vous êtes tenu envers moi [. . .] est un *droit personnel*, une *créance*.

[30] Le fait qu'une obligation ait une source statutaire, comme en l'espèce, ne modifie en rien son caractère personnel. D'ailleurs, bon nombre de créances dites personnelles sont établies par statuts, tels la *Loi sur les compagnies* du Québec [L.R.Q., ch. C-38] (*Pires c. Zaccheo*, [1998] R.J.Q. 2973 (C.A. Qué.)) et le *Code civil du Québec* (*Nadeau c. Nadeau*, [1999] R.L. 330 (C.A. Qué.)) (voir aussi, *Basil Holding Corp. c. Côte St-Luc (Ville)*, [1998] R.L. 661 (C.S. Qué.) et *Commission des normes du travail c. Perreault*, J.E. 2002-2144 (C.Q.)). C'est la nature du droit exercé qu'il faut examiner, pas sa source, laquelle peut être législative, réglementaire, contractuelle, coutumière, etc.

[31] Le procureur de l'appelante prétend qu'il s'agit ici d'une demande de paiement d'une pénalité, qui échapperait à l'emprise de l'article 2925 C.c.Q. Quel que soit le délai de prescription applicable au paiement d'une pénalité—ce sur quoi je ne me prononce pas—il est clair que l'article 44 de la *Loi sur le pilotage* ne constitue pas une disposition de nature pénale. Cet article se contente de rendre le navire « responsable envers l'Administration » (*liable, to the Authority*) au même titre que si le service de pilotage avait été rendu. La responsabilité établie à l'article 44 n'est pas différente de celle établie à l'article 42.

[32] La prescription applicable étant celle de trois ans, et l'action ayant été instituée le 31 mars 2003, il s'ensuit que les droits de pilotage dus avant le 31 mars 2000 ne peuvent plus être réclamés.

[33] Le juge Lemieux [au paragraphe 90] est cependant allé plus loin. Il s'est dit d'avis, traitant vraisemblablement des droits de pilotage payables après le 31 mars 2000, qu'il n'avait pas reçu « suffisamment de détails pour juger [. . .] y avait des droits de pilotage impayés qui n'étaient pas prescrits » et il a rejeté l'action

its entirety, while inviting the parties to contact him on this point.

[34] It seems clear to me that the Judge was not withdrawing himself from the case and that his judgment was not final since he invited the parties to clarify, in light of the evidence in the record, the amount of the charges that were not prescribed.

[35] In fact, he had before him a claim that reported annual amounts for each of the years 1987 to 2002 (A.R., Vol. 1, at page 164) without specifying the amount during the year in which these charges had become payable. The record also contained an order of Prothonotary Tabib which, after the pre-trial conference was held, stated that the parties had agreed on certain admissions, including one to the effect that [TRANSLATION] “the amounts claimed by the plaintiff are consistent with the tariff and the voyages made” (A.R., Vol. 1, at page 89). Finally, the record contained, in the agreed statement of facts filed by the parties on April 8, 2004, paragraph 21 in which the defendants (the respondents), “without acknowledging that they owe the amounts, have acknowledged that if the Court were to conclude that the amounts are owing, the amount claimed is correct and the calculation and determination of this amount is not in dispute” (A.R., Vol. 1, at page 94).

[36] Furthermore, replying to the invitation extended to them by the Judge at the very end of his reasons, the parties’ counsel sent him their observations, on July 5 and 7, 2004, respectively. The appellant’s counsel asked the Judge to [TRANSLATION] “set aside at most a half day for the necessary submissions on the quantum of the plaintiff’s claim . . . for the last three years”. He also manifested a desire to “make some submissions concerning costs” (A.R., Vol. 1, at page 50). The respondents’ counsel objected to the appellant’s request on the ground that the Judge had become *functus officio*, but in the same breath asked the Judge to order the discharge from seizure that he had failed to order (A.R., Vol. 1, at page 52). It does not appear that the Judge responded to any of these requests.

dans sa totalité, tout en invitant les parties à communiquer avec lui sur ce point.

[34] Il me paraît évident que le juge ne se dessaisissait pas du dossier et que son jugement n’était pas arrêté puisqu’il invitait les parties à préciser, à la lumière de la preuve au dossier, le montant des droits qui n’étaient pas prescrits.

[35] Il avait en effet devant lui une réclamation qui faisait état de montants annuels pour chacune des années 1987 à 2002 (D.A., vol. 1, à la page 164) sans préciser le moment durant l’année où ces droits étaient devenus payables. Il y avait aussi au dossier une ordonnance de la protonotaire Tabib qui, après la tenue d’une conférence préparatoire, mentionnait que les parties avaient convenu de certaines admissions, dont celle à l’effet que « les montants réclamés par la demanderesse sont conformes au tarif et aux voyages effectués » (D.A., vol. 1, à la page 89). Il y avait enfin au dossier, dans l’exposé conjoint des faits déposé par les parties le 8 avril 2004, le paragraphe 21 dans lequel la partie défenderesse (les intimés), « sans reconnaître qu’elle doit les montants, a reconnu que si le Tribunal en venait à la conclusion que les montants sont dus, le montant réclamé est exact et ce montant, quant à son calcul et à son établissement, n’est pas remis en considération » (D.A., vol. 1, à la page 94).

[36] Qui plus est, répondant à l’invitation que leur lançait le juge à la toute fin de ses motifs, les procureurs des parties lui ont fait parvenir, les 5 et 7 juillet 2004 respectivement, leurs observations. Le procureur de l’appelante demandait au juge de « réserver au plus une demi-journée pour faire valoir les représentations qui s’imposent sur le quantum de la réclamation de la demanderesse [. . .] pour les trois dernières années ». Il manifestait également le désir de « faire certaines représentations quant aux frais de la cause » (D.A., vol. 1, à la page 50). Le procureur des intimés s’objectait, de son côté, à la demande de l’appelante pour le motif que le juge était devenu *functus officio*, mais demandait du même souffle au juge d’ordonner la mainlevée de la saisie qu’il avait omis d’ordonner (D.A., vol. 1, à la page 52). Il ne semble pas que le juge ait donné suite à aucune de ces demandes.

[37] In the circumstances, I am of the opinion that the Judge erred in not accepting the request that was made to him by both sides and that the case should be referred to him so that he can rule on the requests made by the parties' counsel.

Disposition

[38] I would allow the appeal, overturn in part the judgment of the Federal Court delivered on June 30, 2004, dismiss the action without costs in regard to Gestion C.T.M.A. Inc., dismiss the action taken against the other defendants pertaining to any claim prior to March 30, 2000 and refer the matter to Mr. Justice Lemieux for him to rule on the requests made to him by counsel for the parties on July 5 and 7, 2004.

[39] I would not award any costs on appeal, as each party has been partially successful.

DESJARDINS J.A.: I concur.

PELLETIER J.A.: I concur.

[37] Dans les circonstances, je suis d'avis que le juge a erré en n'acceptant pas la demande qui lui était faite de part et d'autre et que le dossier devrait lui être renvoyé pour qu'il se prononce sur les demandes que lui ont faites les procureurs des parties.

Dispositif

[38] J'accueillerais l'appel, j'infirmes en partie le jugement de la Cour fédérale prononcé le 30 juin 2004, je rejetterais l'action sans frais à l'égard de Gestion C.T.M.A. Inc., je rejetterais l'action prise contre les autres défendeurs relativement à toute réclamation antérieure au 30 mars 2000 et je renverrais l'affaire au juge Lemieux pour qu'il se prononce sur les demandes que lui ont faites les procureurs des parties les 5 et 7 juillet 2004.

[39] Je n'accorderais pas de dépens en appel, chaque partie ayant eu sa part de succès.

LA JUGE DESJARDINS, J.C.A. : J'y souscris.

LE JUGE PELLETIER, J.C.A. : J'y souscris.