

A-1111-91	A-1111-91
<p><b>Laurentian Pilotage Authority</b> (<i>Defendant</i>) (<i>Appellant</i>)</p> <p>v.</p> <p><b>Sam Vézina Inc.</b> (<i>Plaintiff</i>) (<i>Respondent</i>)</p> <p>and</p> <p><b>Croisières Navimar Inc.</b> (<i>Defendant</i>) (<i>Respondent</i>)</p> <p>and</p> <p><b>Attorney General of Canada and Attorney General of Quebec</b> (<i>Mis en cause</i>)</p> <p><i>INDEXED AS: SAM VÉZINA INC. v. LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY (C.A.)</i></p> <p>Court of Appeal, Hugessen, MacGuigan and Desjardins, J.J.A.—Montréal, September 16 and 18, 1992.</p> <p><i>Maritime law — Pilotage — Pilot boat service at Port of Québec — Laurentian Pilotage Authority authorized by statute to award contract for service — Pilot boat service “closely linked” to operation of pilotage service, essential to its maintenance — Meaning of words “for its use”.</i></p> <p>For several years, respondent Sam Vézina Inc. had a contract with the Laurentian Pilotage Authority (LPA) for the pilot boat service at the Port of Québec. But in 1988, pursuant to a call for tenders, the contract was awarded to another.</p> <p>The Trial Division set the contract aside on the ground that the <i>Pilotage Act</i> did not give LPA the capacity to provide this service to pilots and apprentice pilots who were not employees of LPA. An appeal was brought from this decision.</p> <p><i>Held</i>, the appeal should be allowed with costs.</p> <p>The arguments of Sam Vézina Inc. that there was a disguised expropriation and that the <i>Pilotage Act</i> was unconstitutional were without foundation.</p> <p>The LPA was authorized by the Act to award a contract for the pilot boat service at the Port of Québec. Such service was both “closely linked” to the operation of a pilotage service and essential to its maintenance. The authority responsible for establishing and operating the service had a duty to ensure that a pilot boat service was in place and available to pilots. The words “for its use” in section 19 of the Act did not prevent the LPA from purchasing or leasing boats intended for transporting pilots who were not its own employees. A contrary inter-</p>	<p><b>Administration de pilotage des Laurentides</b> (<i>défenderesse</i>) (<i>appelante</i>)</p> <p>a c.</p> <p><b>Sam Vézina Inc.</b> (<i>demanderesse</i>) (<i>intimée</i>)</p> <p>et</p> <p>b</p> <p><b>Croisières Navimar Inc.</b> (<i>défenderesse</i>) (<i>intimée</i>)</p> <p>et</p> <p>c</p> <p><b>Le procureur général du Canada et le procureur général du Québec</b> (<i>mis en cause</i>)</p> <p><i>RÉPERTORIÉ: SAM VÉZINA INC. c. ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES (C.A.)</i></p> <p>d</p> <p>Cour d’appel, juges Hugessen, MacGuigan et Desjardins, J.C.A.—Montréal, 16 et 18 septembre 1992.</p> <p>e</p> <p><i>Droit maritime — Pilotage — Service de bateaux-pilotes dans le port de Québec — L’Administration de pilotage des Laurentides est autorisée par la Loi à octroyer un contrat pour ce service — Le service de bateaux-pilotes est «intimement relié» au fonctionnement d’un service de pilotage et essentiel au maintien de ce service — Sens des mots «pour en faire usage».</i></p> <p>f</p> <p>L’intimée Sam Vézina Inc. avait, depuis plusieurs années, avec l’Administration de pilotage des Laurentides (APL) un contrat pour le service de bateaux-pilotes dans le port de Québec. Mais en 1988, à la suite d’un appel d’offres, ce contrat a été accordé à un autre soumissionnaire.</p> <p>g</p> <p>La Section de première instance a annulé ce contrat au motif que la <i>Loi sur le pilotage</i> ne conférait pas à l’APL la capacité requise pour assurer ce service à des pilotes et apprentis-pilotes qui ne sont pas des employés de l’APL. Appel a été interjeté contre cette décision.</p> <p>h</p> <p><i>Arrêt</i>: l’appel doit être accueilli avec dépens.</p> <p>Les prétentions de Sam Vézina Inc. selon lesquelles il y aurait eu expropriation déguisée et que la <i>Loi sur le pilotage</i> serait inconstitutionnelle sont sans fondement.</p> <p>i</p> <p>Pour ce qui concerne la seule véritable question, la réponse est que l’APL est autorisée par la Loi à octroyer un contrat pour le service de bateaux-pilotes dans le port de Québec. Ce service est à la fois «intimement relié» au fonctionnement d’un service de pilotage et essentiel au maintien de ce service. L’autorité chargée de la mise sur pied et du fonctionnement de celui-ci a l’obligation de voir à ce que celui-là soit en place et à la disposition des pilotes. Les mots «pour en faire usage» à l’article 19 de la Loi n’empêchent pas l’APL d’acheter ou de</p>

pretation might make Parliament's objectives impossible to carry out. The words "for its use" taken in isolation do not necessarily imply a direct physical connection between the thing and the person who uses it. A service which allows the Pilotage Authority to carry out its objects, and which it arranges by means of a contract, is a service "for its use".

prendre à bail des bateaux destinés au transport des pilotes qui n'étaient pas ses propres employés. Une interprétation contraire serait susceptible de frustrer la réalisation des objectifs du législateur. En outre les mots «pour en faire usage» pris isolément n'impliquent pas nécessairement un lien physique direct entre la chose et celui qui en fait usage. Un service qui permet à l'Administration de pilotage d'accomplir sa mission, et qu'elle assure au moyen d'un contrat, est un service dont elle fait usage.

#### STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

*Pilotage Act*, R.S.C., 1985, c. P-14, ss. 15(2), 18, 19.

#### b LOIS ET RÈGLEMENTS

*Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14, art. 15(2), 18, 19.

#### CASES JUDICIALLY CONSIDERED

##### APPLIED:

*Abbott Laboratories v Portland Retail Druggists Asso.* (1976), 47 L Ed 2d 537 (U.S.S.C.); *Life Underwriters Assn. of Canada v. Provincial Assn. of Quebec Life Underwriters*, [1990] 3 F.C. 500; (1990), 49 B.L.R. 225; 33 C.P.R. (3d) 293; 112 N.R. 34 (C.A.).

#### c JURISPRUDENCE

##### DÉCISIONS APPLIQUÉES:

*Abbott Laboratories v Portland Retail Druggists Asso.* (1976), 47 L Ed 2d 537 (U.S.S.C.); *L'Assoc. des Assureurs-Vie du Canada c. L'Assoc. Provinciale des Assureurs-Vie du Québec*, [1990] 3 C.F. 500; (1990), 49 B.L.R. 225; 33 C.P.R. (3d) 293; 112 N.R. 34 (C.A.).

##### DISTINGUISHED:

*Manitoba Fisheries Ltd. v. The Queen*, [1979] 1 S.C.R. 101; (1978), 88 D.L.R. (3d) 462; [1978] 6 W.W.R. 496; 23 N.R. 159.

##### DISTINCTION FAITE AVEC:

*Manitoba Fisheries Ltd. c. La Reine*, [1979] 1 R.C.S. 101; (1978), 88 D.L.R. (3d) 462; [1978] 6 W.W.R. 496; 23 N.R. 159.

#### AUTHORS CITED

Hogg, Peter W. *Constitutional Law of Canada*, 2nd ed., Toronto: Carswell Co. Ltd., 1985.

#### DOCTRINE

Hogg, Peter W. *Constitutional Law of Canada*, 2nd ed., Toronto: Carswell Co. Ltd., 1985.

APPEAL from Trial Division judgment (T-663-88, Pinard J., judgment dated 1/11/91, not yet reported) allowing in part action by respondent Sam Vézina Inc. and invalidating contract relating to pilot boat service at the Port of Québec. Appeal allowed.

g APPEL d'une décision de la Section de première instance (T-663-88, juge Pinard, jugement en date du 1-11-91, encore inédit) qui maintenait en partie l'action de l'intimée Sam Vézina Inc. et déclarait nul un contrat ayant pour objet le service de bateaux-pilotes dans le port de Québec. Appel accueilli.

#### COUNSEL:

*Guy P. Major* for appellant (Laurentian Pilotage Authority).

*Gérald P. Barry* for respondent (Croisières Navimar Inc.).

*Guy Vaillancourt* for respondent (Sam Vézina Inc.).

*Ben Bierbrier* for intervener (Attorney General of Canada).

*Alain Gingras* for intervener (Attorney General of Quebec).

#### h AVOCATS:

*Guy P. Major* pour l'appelante (Administration de Pilotage des Laurentides).

*Gérald P. Barry* pour l'intimée (Croisières Navimar Inc.).

*Guy Vaillancourt* pour l'intimée (Sam Vézina Inc.).

*Ben Bierbrier* pour la partie intervenante (le procureur général du Canada).

*Alain Gingras* pour la partie intervenante (le procureur général du Québec).

## SOLICITORS:

*Guy P. Major*, Montréal, for appellant (Laurentian Pilotage Authority).

*Barry & Associés*, Montréal, for respondent (Croisières Navimar Inc.).

*Vaillancourt, St-Pierre*, Sainte-Foy, Québec, for respondent (Sam Vézina Inc.).

*Deputy Attorney General of Canada* for intervenor (Attorney General of Canada).

*Rochette, Boucher & Gagnon*, Québec City, for intervenor (Attorney General of Quebec).

*The following is the English version of the reasons for judgment of the Court delivered orally by*

HUGESSEN J.A.: This is an appeal by the defendant Laurentian Pilotage Authority (hereinafter referred to as "LPA") from a judgment of the Trial Division [T-663-88, Pinard J., judgment dated 1/11/91, not yet reported] allowing the action of the defendant Sam Vézina Inc. in part, and declaring a contract between LPA and the defendant Croisières Navimar Inc. (hereinafter referred to as "Navimar") for pilot boat service in the Port of Québec to be void.

The Trial Division judgment was based on the Trial Judge's interpretation of the sections of the *Pilotage Act*<sup>1</sup> dealing with the objects and powers of the LPA, a Crown corporation which is not an agent of Her Majesty. According to the Judge, the Act does not give LPA the power it would need to operate a transport service by boat for pilots who are not employed by LPA.

Before examining the legal basis of the Trial Judge's decision, we should briefly dispose of two questions of an entirely secondary nature.

First, the plaintiff contended at trial that even if LPA had the power to award a contract for the pilot boat service, its primary argument being that LPA did not have such power, the contract awarded to Navimar was a sort of disguised expropriation of the plaintiff's property, with the result that there should be compensation in accordance with the principles

<sup>1</sup> R.S.C., 1985, c. P-14.

## PROCUREURS:

*Guy P. Major*, Montréal, pour l'appelante (Administration de Pilotage des Laurentides).

*Barry & Associés*, Montréal, pour l'intimée (Croisières Navimar Inc.).

*Vaillancourt, St-Pierre*, Sainte-Foy (Québec) pour l'intimée (Sam Vézina Inc.).

*Le sous-procureur général du Canada* pour la partie intervenante (le procureur général du Canada).

*Rochette, Boucher & Gagnon*, Québec, pour la partie intervenante (le procureur général du Québec).

*Voici les motifs du jugement de la Cour prononcés en français à l'audience par*

LE JUGE HUGESSEN, J.C.A.: Il s'agit d'un appel par la défenderesse Administration de Pilotage des Laurentides (ci-après l'«APL») à l'encontre d'un jugement de la Section de première instance [T-663-88, juge Pinard, jugement en date du 1-11-91, encore inédit] qui avait maintenu en partie l'action de la demanderesse Sam Vézina Inc. et avait déclaré nul un contrat intervenu entre l'APL et la défenderesse Croisières Navimar Inc. (ci-après «Navimar») et ayant pour objet le service de bateaux-pilotes dans le port de Québec.

Le jugement de la Section de première instance est basé sur l'interprétation donnée par le premier juge aux articles de la *Loi sur le pilotage*<sup>1</sup> touchant la mission et les pouvoirs de l'APL, une société d'État qui n'est pas mandataire de Sa Majesté. Selon le juge, la Loi ne conférait pas à l'APL la capacité requise pour assurer un service de transport par bateau des pilotes qui ne sont pas des employés de l'APL.

Avant d'étudier le fondement juridique de la décision du premier juge, il y a lieu de disposer brièvement de deux questions d'ordre tout à fait secondaire.

Dans un premier temps, la demanderesse a prétendu en première instance que même si l'APL, contrairement à sa prétention principale, possédait la capacité d'octroyer un contrat pour le service de bateaux-pilotes, l'octroi du contrat à Navimar constituait en quelque sorte une expropriation déguisée de la propriété de la demanderesse donnant lieu à une

<sup>1</sup> L.R.C. (1985), ch. P-14.

set out in *Manitoba Fisheries Ltd. v. The Queen*.<sup>2</sup> The Trial Judge did not accept this argument and it is clearly unfounded. For several years before 1988 the plaintiff had itself provided a pilot boat service to LPA on a contractual basis. However, in December 1987, LPA decided to call for bids for that service, and the result of that process was that the contract was awarded to Navimar, the lowest bidder. In our view, there is absolutely no analogy between this situation and the situation in *Manitoba Fisheries* and the plaintiff was not the victim of a disguised expropriation.

Second, the plaintiff contended that if the *Pilotage Act* gave LPA the power to contract with Navimar, as LPA did, the Act would itself be unconstitutional in that respect. According to the plaintiff, transporting pilots in the Port of Québec constitutes intra-provincial transport, which the province has exclusive jurisdiction to regulate; an agency under federal jurisdiction cannot be empowered to enter into contracts in this sphere. In our view, this proposition is untenable. A clear distinction must be drawn between the power to create a corporation and endow it with the capacity to engage in an activity and the power to regulate that activity. The right of the federal Parliament to give LPA the capacity to enter into a contract cannot be challenged solely on the ground that the contract relates to a sphere which could be subject to regulation by the provincial government.<sup>3</sup>

That brings us to the only real question raised in this appeal: is LPA authorized by the *Pilotage Act* to award a contract for pilot boat service in the Port of Québec?

The objects and powers of a Pilotage Authority such as LPA are set out in sections 18 and 19, which read as follows:

<sup>2</sup> [1979] 1 S.C.R. 101.

<sup>3</sup> See Hogg, *Constitutional Law of Canada* (2nd ed.), at pp. 517-518; *Life Underwriters Assn. of Canada v. Provincial Assn. of Quebec Life Underwriters*, [1990] 3 F.C. 500 (C.A.).

compensation selon les principes établis dans l'affaire *Manitoba Fisheries Ltd. c. La Reine*<sup>2</sup>. Cette prétention n'a pas été retenue par le premier juge et elle est manifestement mal fondée. Pendant plusieurs années avant 1988, la demanderesse avait elle-même fourni à l'APL un service de bateaux-pilotes sur une base contractuelle. En décembre 1987, toutefois, l'APL a décidé de lancer un appel d'offres pour ce même service et la conséquence de ce geste a été l'octroi du contrat à Navimar, le plus bas soumissionnaire. À notre avis, il n'y a absolument aucune analogie entre ces circonstances et celles de l'affaire *Manitoba Fisheries* et la demanderesse n'a pas été victime d'une expropriation déguisée.

Dans un deuxième temps, la demanderesse a prétendu que si la *Loi sur le pilotage* donnait à l'APL la capacité de contracter avec Navimar comme elle l'a fait, la *Loi* serait elle-même, à cet égard, anticonstitutionnelle. Selon la demanderesse le transport des pilotes dans le port de Québec constitue un transport intra-provincial qui relève de la compétence réglementaire exclusive de la province; un organisme d'obédience fédérale ne peut pas être habilité à passer des contrats dans ce domaine. À notre avis, cette proposition est insoutenable. Il y a une nette distinction à faire entre le pouvoir de créer une société et de la doter de la capacité d'exercer une activité, d'une part, et le pouvoir de réglementer cette activité, d'autre part. On ne peut pas contester le droit du Parlement fédéral de donner à l'APL la capacité de conclure un contrat au seul motif que ce contrat relève d'un domaine qui pourrait être susceptible d'être réglementé par l'autorité provinciale<sup>3</sup>.

Cela nous amène à la seule véritable question posée par le présent appel, à savoir est-ce que l'APL est autorisée par la *Loi sur le pilotage* à octroyer un contrat pour le service de bateaux-pilotes dans le port de Québec?

La mission et les pouvoirs d'une Administration de pilotage comme l'APL sont énoncés aux articles 18 et 19 dont voici le libellé:

<sup>2</sup> [1979] 1 R.C.S. 101.

<sup>3</sup> Voir Hogg, *Constitutional Law of Canada* (2<sup>e</sup> éd.), aux p. 517 et 518; *L'Assoc. des Assureurs-Vie du Canada c. L'Assoc. Provinciale des Assureurs-Vie du Québec*, [1990] 3 C.F. 500 (C.A.).

## OBJECTS AND POWERS

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

19. (1) An Authority may, for its use, purchase, lease or otherwise acquire

- (a) land, buildings, wharves or other structures;
- (b) pilot boats;
- (c) radio and other communication equipment; and

(d) such other equipment, supplies and services as may be necessary for the operation of an efficient and economical pilotage service.

(2) An Authority may sell or lease any land, buildings, wharves, structures, pilot boats or equipment and supplies acquired pursuant to subsection (1).

With respect to the objects of LPA, the Trial Judge agreed that awarding a contract for a pilot boat service was “closely linked” to the operation of an “efficient pilotage service”. In our view, he was certainly correct on that point, but he could have gone further. From the practical point of view, it is difficult to imagine how an efficient pilotage service could operate in the Port of Québec unless there were a service to transport pilots by boat between dry land and the ships. This being the case, we would be disposed to say that the pilot boat service is essential to the maintenance of the pilotage service and that the Authority which is responsible for establishing and operating the pilotage service has a duty to ensure that a pilot boat service be in place and available to pilots.

However, the Trial Judge found that the words used in section 19 limited the powers conferred on LPA. *Inter alia*, he interpreted the words “for its use” (“*pour en faire usage*”) as imposing a restriction on LPA the effect of which was to prevent it from purchasing or leasing boats intended for transporting pilots other than its own employees. Because the status of pilots in the Port of Québec is that they are independent contractors, LPA could not enter into a contract with Navimar to transport them between dry land and the ships.

With due regard for the contrary opinion, we are all of the view that this approach is much too restrictive. First, it appears obvious to us that the powers set

## MISSION ET POUVOIRS

18. Une Administration a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région décrite à l'annexe au regard de cette Administration.

19. (1) Une Administration peut, pour en faire usage, acheter, prendre à bail ou acquérir par tout autre mode:

- a) des biens-fonds, bâtiments, quais ou autres ouvrages;
- b) des bateaux-pilotes;
- c) du matériel radio et autre matériel de transmission ou de réception;
- d) les autres matériels, fournitures et services nécessaires au fonctionnement d'un service de pilotage efficace et économique.

(2) Une Administration peut vendre ou donner à bail des biens-fonds, bâtiments, quais, ouvrages, bateaux-pilotes ou du matériel et des fournitures acquis au titre du paragraphe (1).

En ce qui concerne la mission de l'APL, le premier juge a accepté que l'octroi d'un contrat pour un service de bateaux-pilotes était «intimement relié» au fonctionnement d'un «service de pilotage efficace». À notre avis, il avait certainement raison à cet égard, mais il aurait pu aller plus loin. Du point de vue pratique, il est difficile de concevoir comment un service de pilotage efficace pourrait fonctionner dans le port de Québec en l'absence d'un service pour le transport par bateau des pilotes entre la terre ferme et les navires. Cela étant, nous sommes disposés à dire que le service de bateaux-pilotes est essentiel au maintien du service de pilotage et que l'autorité qui est chargée de la mise sur pied et du fonctionnement de celui-ci a l'obligation de voir à ce que celui-là soit en place et à la disposition des pilotes.

Le premier juge, toutefois, a vu dans le libellé de l'article 19 une limitation sur les pouvoirs accordés à l'APL. Notamment, il a interprété les mots «pour en faire usage» («*for its use*») comme s'ils imposaient à l'APL une restriction ayant pour effet de l'empêcher d'acheter ou de prendre à bail des bateaux destinés au transport des pilotes autres que ses propres employés. Comme les pilotes dans le port de Québec ont le statut de libres entrepreneurs, l'APL ne pouvait pas conclure un contrat avec Navimar pour assurer leur transport entre la terre ferme et les navires.

Avec égards pour l'opinion contraire, nous sommes tous d'avis que cette façon de voir est beaucoup trop restrictive. Premièrement il nous paraît évi-

out in section 19 must be interpreted in the light of the objects stated in section 18 and in such a way as to permit them to be carried out. If a pilot boat service is necessary and essential to the operation of a pilotage service, and if the pilots themselves are entitled to choose “not to become employees of the Authority”,<sup>4</sup> the Trial Judge’s interpretation may make it impossible to carry out Parliament’s objectives.

Moreover, we are also of the view that even if we were to read section 19 in isolation, which would of course be contrary to the rules of interpretation, the words “for its use” do not have the effect given to them by the Trial Judge. It could be said that someone uses something if, at the request of and in accordance with the intention of that person, the thing is used to attain that person’s objectives. It is not necessary for there to be a physical or direct connection between the thing and the person who uses it. For example, it could be said of a business person who charters a bus to transport his or her customers, or of a hospital which does the same thing for transporting its patients or their doctors (who are, it might be noted in passing, independent contractors), that they use the bus. On this point, we find support in the decision of the Supreme Court of the United States in *Abbott Laboratories v. Portland Retail Druggists Asso.*<sup>5</sup> The Court held that the expression “for their own use” in reference to a hospital included any use that “is a part of and promotes the hospital’s intended institutional operation in the care of persons who are its patients”.<sup>6</sup> In that case, it was held that a hospital which purchased medications for the benefit of a

<sup>4</sup> See subsection 15(2) of the Act:

15. . . .

(2) Where a majority of licensed pilots within the region, or any part thereof, set out in respect of an Authority in the schedule who form or are members or shareholders of a body corporate elect not to become employees of the Authority, the Authority may contract with that body corporate for the services of licensed pilots and the training of apprentice pilots in the region or part thereof where the contract is to be effective, and the Authority shall not employ pilots or apprentice pilots in the region or that part thereof where such a contract is in effect.

<sup>5</sup> (1976), 47 L Ed 2d 537.

<sup>6</sup> At p. 549.

dent que les pouvoirs à l’article 19 devront être interprétés à la lumière de la mission énoncée à l’article 18 et de manière à rendre possible son exécution. Si un service de bateaux-pilotes est nécessaire et essentiel au fonctionnement d’un service de pilotage, et si les pilotes eux-mêmes ont le droit de choisir «de ne pas devenir membres du personnel de l’Administration»<sup>4</sup>, l’interprétation donnée par le premier juge est susceptible de frustrer la réalisation des objectifs du législateur.

Qui plus est, nous sommes également d’avis que même si on lisait l’article 19 isolément, ce qui serait évidemment contraire aux règles d’interprétation, les mots «pour en faire usage» («for its use») n’ont pas la portée que leur a donnée le premier juge. L’on peut dire de quelqu’un qu’il fait usage d’une chose si, à sa demande et conformément à sa volonté, elle sert à la réalisation de ses objectifs. Il n’est pas nécessaire qu’il y ait un lien physique ou direct entre la chose et celui qui en fait usage. On peut par exemple dire d’un commerçant qui engage les services d’un autobus nolisé pour le transport de ses clients, ou d’un hôpital qui fait de même pour le transport de ses patients et leurs médecins (soit dit en passant des entrepreneurs indépendants), qu’ils en font usage. À cet égard, nous trouvons appui dans la décision de la Cour Suprême des États-Unis dans l’affaire *Abbott Laboratories v. Portland Retail Druggists Asso.*<sup>5</sup> La Cour a jugé que l’expression [TRADUCTION] «pour leur propre usage» (*for their own use*) à l’égard d’un hôpital comprenait tout usage qui [TRADUCTION] «fait partie de l’exploitation de l’hôpital pour ce qui concerne les soins de ses patients et y contribue»<sup>6</sup>. En l’espèce il fut décidé que l’hôpital qui achetait des médicaments pour le béné-

<sup>4</sup> Voir le paragraphe 15(2) de la Loi:

15. . . .

(2) Lorsque la majorité des pilotes brevetés de la région—ou d’une partie de la région—décrite à l’annexe au regard d’une Administration donnée forment une personne morale ou en sont membres ou actionnaires et choisissent de ne pas devenir membres du personnel de l’Administration, celle-ci peut conclure avec la personne morale un contrat de louage de services pour les services de pilotes brevetés et la formation d’apprentis-pilotes dans la région—ou partie de région—visée par le contrat; l’Administration ne peut alors engager de pilotes ou d’apprentis-pilotes dans la région—ou partie de région—en cause.

<sup>5</sup> (1976), 47 L Ed 2d 537.

<sup>6</sup> À la p. 549.

whole range of people who were not its employees, including doctors, students and chaplains, did so for its own use.

Finally, as we noted above, it seems to us that the wording of section 18 imposes a duty on LPA to arrange transportation for pilots between dry land and the ships. In the circumstances that exist in the Port of Québec, that necessarily involves a prompt and available pilot boat service. A service which allows LPA to carry out its objects, and which it arranges by means of a contract, is a service "for its use".

To summarize, transporting pilots between dry land and the ships is essential to the operation of the pilotage service which is at the very heart of the objects of LPA. A contract, the purpose of which is to provide such transportation by means of/through a pilot boat service, is a contract for the acquisition of either pilot boats or other services, which are all necessary to the operation of the pilotage service. These pilot boats and services are made available to pilots, whether they are LPA employees or not, for the use of LPA.

The appeal will be allowed with costs, the judgment *a quo* will be quashed and the plaintiff's action will be dismissed with costs. The cross-appeal by Navimar will be allowed with costs but with counsel fees for one half-day of hearing only. No costs will be awarded with respect to the mis en cause Attorney General of Canada and Attorney General of Quebec.

ficé de toute une gamme de personnes, qui n'étaient pas ses employés, incluant des médecins, des étudiants et des aumôniers, le faisait pour son propre usage.

<sup>a</sup> Finalement, comme nous l'avons déjà indiqué, il nous paraît que le libellé de l'article 18 impose à l'APL l'obligation de pourvoir au transport des pilotes entre la terre ferme et les navires. Dans les circonstances qui prévalent dans le port de Québec, cela implique nécessairement un service prompt et disponible de bateaux-pilotes. Un service qui permet à l'APL d'accomplir sa mission, et qu'elle s'assure au moyen d'un contrat, est un service dont elle fait usage.

<sup>b</sup> En résumé, le transport des pilotes entre la terre ferme et les navires est essentiel au fonctionnement du service de pilotage qui est au cœur même de la mission de l'APL. Un contrat ayant pour objet d'assurer ce transport au moyen d'un service de bateaux-pilotes est un contrat pour l'acquisition soit des bateaux-pilotes, soit d'autres services, qui sont tous nécessaires au fonctionnement du service de pilotage. En mettant ces bateaux-pilotes et ces services à la disposition des pilotes, que ceux-ci soient ses employés ou non, l'APL en fait usage.

<sup>c</sup> L'appel sera accueilli avec dépens, le jugement entrepris sera cassé et l'action de la demanderesse sera rejetée avec dépens. L'appel incident de Navimar sera accueilli avec dépens mais avec des honoraires pour une demi-journée d'audience seulement. Il n'y aura pas d'adjudication de dépens à l'égard des mis en cause, le procureur général du Canada et le procureur général du Québec.