

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20110509

Dossier : T-1683-05

Référence : 2011 CF 531

[TRADUCTION FRANÇAISE]

Ottawa (Ontario), le 9 mai 2011

En présence de monsieur le juge Beaudry

ENTRE :

**SA MAJESTÉ LA REINE DU CHEF
DU CANADA**

demanderesse

et

à titre réel

**LE BÂTIMENT STORMONT (N.M.) ET LE
BÂTIMENT PAUL E. N^O 1 (N.M.)**

et à titre personnel

**MCKEIL MARINE INC., DETROIT-WINDSOR
TRUCK FERRY INC. ET
CMT CANADIAN MARITIME TRANSPORT
LTD.**

défenderesses

MOTIFS DU JUGEMENT ET JUGEMENT

[1] La Cour est saisie d'une requête, sur consentement, déposée par Sa Majesté la Reine, afin que la Cour rende une décision préliminaire sur un point de droit, en vertu de l'article 220 des *Règles des Cours fédérales*, D.O.R.S./98-106, concernant la question de savoir si les droits pour les

services de déglacage, conformément à l'article 47 de la *Loi sur les océans*, LC 1996, ch. 31 (*Loi sur les océans*), version modifiée, s'applique aux activités des défenderesses (DWTF).

[2] Pour les motifs énoncés ci-dessous, je conclus que l'article 47 de la *Loi sur les océans* s'applique aux activités de DWTF.

Contexte factuel

[3] En l'espèce, les faits sont constants, les parties ont déposé un document intitulé [TRADUCTION] « Faits convenus » (dossier de requête de la demanderesse, onglet C). Pour en faciliter la consultation, ledit document est reproduit ici :

[TRADUCTION]

FAITS CONVENUS

Detroit Windsor Truck Ferry (« DWTF »)

1. DWTF offre un service de traversier pour camions sur la rivière Détroit, entre les ports de Windsor, en Ontario, et de Détroit, au Michigan. Elle exerce ses activités à la fois en tant que remorqueur et barge. Les camions sont embarqués sur la barge, et le remorqueur tire la barge sur la rivière, de Windsor à Détroit, puis il revient.
2. DWTF effectue de manière régulière des traversées entre Détroit et Windsor. Chaque jour, elle effectue cinq traversées de Détroit à Windsor et cinq autres de Windsor à Détroit. Chaque traversée dure 20 minutes. Les traversées ont lieu seulement les jours de semaine.

Les parties

3. Detroit-Windsor Truck Ferry Inc. (« DWTF Inc. ») est une société dûment constituée en vertu des lois du Michigan, aux États-Unis d'Amérique.
4. CMT Canadian Marine Transport Ltd. (« CMT ») est une société dûment constituée en vertu des lois du Parlement du Canada.
5. McKeil Marine Inc. (« McKeil ») est une société dûment constituée en vertu des lois de la province de l'Ontario.

6. Les activités de DWTF sont assurées par deux remorqueurs, soit le « Le bâtiment STORMONT (N.M.) » et « Le bâtiment PAUL E. N^O 1 (N.M.) ». Le remorqueur « Le bâtiment STORMONT (N.M.) » est exploité par McKeil et il est la propriété d'une filiale en propriété exclusive, soit McKeil Work Boats Limited (« MWB »). Le remorqueur « Le bâtiment PAUL E. N^O 1 (N.M.) » était exploité par McKeil et il était la propriété de MWB jusqu'à ce qu'il soit vendu en 2007. Chaque remorqueur était affrété par CMT.

Lieu géographique des activités

7. CMT loue et exploite une gare maritime à l'adresse suivante : 5550, promenade Maplewood, Immeuble 100, Windsor (Ontario) (la « gare de Windsor »). La gare de Windsor se trouve sur la rive sud-est de la rivière Détroit et elle est située dans le port de Windsor.
8. DWTF Inc. possède et exploite une gare maritime à l'adresse suivante : 1475 Springwells Court, Detroit, Michigan (la « gare de Détroit »). La gare de Windsor se trouve sur la rive sud-ouest de la rivière Détroit et elle est située dans le port de Windsor.
9. La gare de Windsor se trouve à un point sur la rivière Détroit où celle-ci fait 778 mètres de largeur. La frontière internationale entre le Canada et les États-Unis se situe à mi-chemin entre les berges de la rivière Détroit, soit à environ 389 mètres de la gare de Windsor (la « frontière canado-américaine »).
10. La limite nord-ouest du port de Windsor se situe à la frontière canado-américaine. La limite sud-est du port de Détroit se situe à la frontière canado-américaine. Il n'existe pas d'eaux canadiennes intermédiaires entre les deux ports.
11. Pour la traversée de Windsor à Détroit, le remorqueur utilisé par DWTF part de la gare de Windsor et parcourt 0,65 mile marin (1,2 km) à l'intérieur des limites du port de Windsor. Ensuite, il quitte l'intérieur du port de Windsor au moment de traverser la frontière canado-américaine et il entre immédiatement à l'intérieur du port de Détroit pour parcourir 0,57 mile marin (1,06 km) dans les limites du port de Détroit, où il accoste à la gare de Détroit.
12. Pour la traversée de Détroit à Windsor, le remorqueur utilisé par DWTF parcourt 1,25 mile marin (2,3 km) à l'intérieur des limites du port de Détroit. Ensuite, il quitte l'intérieur du port de Détroit au moment de traverser la frontière

canado-américaine et il entre immédiatement à l'intérieur du port de Windsor pour parcourir 0,2 mile marin de plus (0,37 km) dans les limites du port de Windsor, où il accoste à la gare de Windsor.

13. Une représentation graphique des parcours empruntés par le remorqueur utilisé par DWTF est jointe au présent exposé des faits, en tant que pièce « 1 ».
14. En vertu de l'article 41 de la *Loi sur les océans*, LC 1996, ch. 31, version modifiée, « [l]e ministre étant responsable des services de garde côtière, ses pouvoirs et fonctions s'étendent d'une façon générale à tous les domaines de compétence du Parlement non attribués de droit à d'autres ministères ou organismes fédéraux concernant : les services destinés à assurer la sécurité, la rentabilité et l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes par la fourniture : (i) de systèmes et de services d'aide à la navigation, (ii) de services de communication maritime et de gestion du trafic maritime, (iii) de services de brise-glace et de surveillance des glaces, (iv) de services d'entretien des chenaux [...] Le ministre devra s'assurer que les services mentionnés aux sous-alinéas (1)a(i) à (iv) sont dispensés de la manière la plus économique et la plus judicieuse possible. »

Droits pour les services de déglacement

15. Le ministre des Pêches et des Océans a le pouvoir de fixer les droits à payer pour les services de déglacement fournis par la Garde côtière canadienne (« GCC »). Ce pouvoir découle de l'article 47 de la *Loi sur les océans*, L.C. (1996), ch. 31, version modifiée.
16. La GCC perçoit des droits pour les services de déglacement, de manière à recouvrer une portion des frais engagés pour ces services qu'elle offre afin de permettre la navigation commerciale, y compris l'aide dans les eaux recouvertes de glaces, l'offre de conseils et de renseignements sur la navigation dans les glaces et les ouvertures des ports. Le ministre a fixé les droits le 21 décembre 1998, et le barème des droits a été publié dans la *Gazette du Canada* le 16 janvier 1999. Le barème des droits est joint en tant que pièce « 2 ». Le barème des droits est toujours en vigueur aujourd'hui.
17. En vertu des paragraphes 3(1) et (2) du barème des droits, « le droit que doit payer, pour des services de déglacement, un navire pour chaque transit à destination ou en provenance d'un port canadien situé dans la zone des glaces dans les limites de la saison des glaces établies à l'annexe I est de

3 100 \$. Le droit fixé au paragraphe (1) est exigible jusqu'à concurrence de huit fois par navire par saison des glaces, à commencer par la saison des glaces débutant le 21 décembre 1998. » Le terme « transit » est défini comme suit dans le barème : « Mouvement d'un navire entre un port de départ et un port d'arrivée et sans escale entre les deux, ce qui exclut le mouvement d'un navire qui demeure entièrement dans les limites d'un même port. (transit) ». Le terme « zone des glaces » est défini comme suit dans le barème : « Secteurs du Canada où des services de déglacement sont disponibles durant l'hiver pour faciliter la navigation commerciale, selon la description de l'annexe I. (ice zone) ».

18. Pendant toute saison des glaces donnée, les navires transitent d'un quai à un autre dans les limites du port de Windsor. Lors de ce mouvement, les navires passent ou franchissent la frontière internationale entre les ports de Windsor et de Détroit. La GCC ne perçoit pas de droits pour les services de déglacement auprès de ces navires, puisque les lieux de provenance et de destination des navires sont situés dans les limites d'un seul port.
19. Le port de Windsor est un port canadien situé dans une zone des glaces indiquée à l'annexe I, partie A, du barème des droits. Il s'agit d'un port canadien à l'intérieur du secteur désigné comme la « zone 2 ».
20. DWTF exerce ses activités dans les limites de la saison des glaces prescrites, relativement à la zone 2 (c.-à-d. du 21 décembre au 15 avril).

Imposition des droits

21. La GCC a perçu des droits pour des services de déglacement à l'égard des activités de DWTF. Les droits ont été perçus à partir de janvier 1999. Des factures au nom de McKeil ont été émises.

Services de déglacement

22. En vertu d'un accord international, les activités de déglacement le long de la rivière Détroit constituent une responsabilité partagée entre la GCC et la United States Coast Guard (USCG). L'accord international prévoit la coordination des activités de déglacement sur les Grands Lacs.
23. Sur les Grands Lacs, la GCC exploite deux importants navires pouvant opérer dans les eaux envahies par les glaces, le NGCC *SAMUEL RISLEY* et le NGCC *GRIFFON*. La USCG exploite huit navires pouvant opérer dans les eaux envahies

par les glaces sur les Grands Lacs, le brise-glace *MACKINAW* de la garde côtière des États-Unis, son principal navire pouvant opérer dans les eaux envahies par les glaces, et plusieurs autres plus petits navires pouvant opérer dans les eaux envahies par les glaces, les brise-glaces USCGC *NEAH BAY*, USCGC *HOLLYHOCK*, USCGC *BRISTOL BAY*, USCGC *BISCAYNE BAY*, USCGC *KATMAI BAY*, USCGC *MOBILE BAY* et USCGC *ALDER*. À l'occasion, la USCG réaffectera un navire de la côte Est, afin de soutenir les activités de déglacage. Le brise-glace USCGC *THUNDER BAY* a fourni une assistance au printemps 2009, tout comme le brise-glace USCGC *PENOBSCOT BAY*, au printemps 2008 et à l'hiver 2010.

24. Les navires de la GCC ainsi que ceux de la USCG fournissent des services de déglacage à l'intérieur des ports de Détroit et de Windsor pendant la saison des glaces.

Aux fins de l'espèce, les faits déjà mentionnés sont constants entre l'avocate de Sa Majesté La Reine et l'avocat de Detroit Windsor Truck Ferry, Inc. et CMT Canadian Marine Transport, Ltd.

[4] Le 5 octobre 2005, une action a été intentée par Sa Majesté La Reine relativement aux droits impayés.

Questions en litige

[5] La seule question en litige soulevée en l'espèce est la suivante :

« Les droits pour les services de déglacage, en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les océans*, L.C. 1996, ch. 31, comme modifiée, s'appliquent-ils aux activités de DWTF? »

Dispositions législatives pertinentes

[6] Les lois pertinentes se trouvent dans l'annexe ci-jointe.

Observations de la demanderesse

Interprétation du terme « transit », en vertu du *Barème des droits pour les services de déglacage*

[7] La demanderesse affirme que le mouvement du remorqueur et de la barge de DWTF entre les ports de Windsor et de Détroit constitue un « transit » visé par le barème des droits.

[8] Pour des raisons de commodité, les définitions des termes « zone de glaces » et « transit », aux termes de l'article 1 du barème des droits pour les services de déglacage, (le « barème »), sont reproduites ici.

"zone de glaces" Secteurs du Canada où des services de déglacage sont disponibles durant l'hiver pour faciliter la navigation commerciale, selon la description de l'annexe I. (ice zone)

"ice zone" means that part of Canada in which icebreaking services are available in support of commercial shipping as described in Annex I. (zone de glaces)

"transit" Mouvement d'un navire entre un port de départ et un port d'arrivée et sans escale entre les deux, ce qui exclut le mouvement d'un navire qui demeure entièrement dans les limites d'un même port. (transit)

"transit" means any movement by a ship which includes one port of departure, one port of arrival and no intermediate port calls in between, but does not include any movement by a ship which remains entirely within the boundaries of a single port. (transit)

[9] Compte tenu des définitions ci-dessus, la demanderesse prétend que le remorqueur et la barge de DWTF effectuent un mouvement d'un point de départ, le port de Windsor, à un point d'arrivée, le port de Détroit, et que le remorqueur ne fait pas d'escales dans d'autres ports situés entre les deux points. Le remorqueur effectue un mouvement direct d'un port à un autre, à destination ou en provenance d'un port canadien situé dans une zone de glaces et il devrait, par conséquent, être assujéti aux droits appropriés.

[10] La demanderesse affirme que les droits pour les services de déglacage s'appliquent aux activités de remorquage et de transport de DWTF, puisque lors de chaque déplacement à destination et en provenance du port de Windsor, le bateau-remorqueur effectue un « mouvement » (transit) dans une « zone de glaces », comme il est défini dans le barème des droits, à son annexe I, dont le paragraphe 2 décrit plus en détail les secteurs de la zone de glaces : « [...] et tous les ports canadiens situés le long des rives du lac Supérieur, du lac Huron, du lac Érié et de la baie Georgienne, y compris les estuaires, les rivières et les lacs de raccordement, les eaux canadiennes contiguës et leurs îles [...] ». [Non souligné dans l'original.] (Voir la pièce 2, à la page 5 de 15, du dossier de requête)

Observations de DWTF

Commentaires concernant les dispositions législatives

[11] DWTF présente plusieurs commentaires et observations en lien avec le contexte législatif décrit ci-dessus. En premier lieu, concernant les articles 40 et 41 de la *Loi sur les océans*, DWTF allègue que ces articles confèrent des pouvoirs et des responsabilités au ministre à l'égard des « services de brise-glace et de surveillance des glaces », mais seulement pour « assurer la sécurité, la rentabilité et l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes ». En second lieu, les pouvoirs, les responsabilités et les fonctions du ministre peuvent être exercés seulement lorsqu'ils n'ont pas été « attribués [...] à d'autres ministères ou organismes fédéraux ». Par conséquent, les pouvoirs du ministre, en vertu de l'article 40, ne sont que résiduels et ne s'appliquent que lorsque d'autres ministères ou organismes fédéraux n'ont pas compétence en matière de gestion des activités dans les eaux canadiennes et, par conséquent, en matière d'imposition des droits, dans leurs compétences respectives. DWTF ne conteste pas le fait que le

ministre des Pêches et des Océans a le pouvoir de fixer les droits à payer pour les services de déglacement fournis par la Garde côtière canadienne (GCC), mais elle soutient que les droits doivent être payés par l'Administration portuaire de Windsor (APW), laquelle se trouve dans la liste de la partie 1 du barème contenu dans la *Loi maritime du Canada*, L.C 1998, ch. 10 (la « Loi maritime »).

[12] DWTF allègue que la *Loi maritime du Canada* prescrit un cadre complet concernant la réglementation des activités maritimes au Canada (le ministre des Transports en étant le responsable), même si cette loi a été adoptée après la *Loi sur les océans*.

[13] DWTF souligne que la réglementation des activités maritimes à l'intérieur du port de Windsor relève de la compétence de l'APW.

[14] En outre, les articles 49 et 67 de la *Loi maritime du Canada* confèrent des pouvoirs, à une administration portuaire et au ministre des Transports, respectivement, permettant de fixer les droits à payer à l'égard :

- a. des navires, véhicules, aéronefs et personnes entrant dans le port ou en faisant usage;
- b. des marchandises soit déchargées de ces navires, chargées à leur bord ou transbordées par eau dans le périmètre portuaire, soit passant par le port;
- c. des services qu'elle fournit ou des avantages qu'elle accorde, en rapport avec l'exploitation du port.

Observations principales

1) Le barème ne s'applique que dans les cas où les ports de départ et d'arrivée sont deux ports canadiens

[15] DWTF affirme que ni la *Loi sur les océans* ni le barème ne définissent ce que l'on entend par un « port », aux fins de la définition de « transit ».

[16] DWTF affirme également que le barème ne renvoie qu'à des ports situés dans une zone de glaces et que, par définition, une « zone de glaces » doit se trouver dans des eaux canadiennes et que, donc, dans ce contexte, les « ports » doivent être canadiens. Rien dans le barème ne permet de conclure que le terme « port » comprend les ports étrangers, comme le port de Détroit.

[17] DWTF prétend également que, dans le contexte où elle figure, la définition de « transit » indique que les ports de départ et d'arrivée doivent être tous les deux canadiens. Afin de soutenir cette interprétation, DWTF examine les versions anglaise et française de la définition de « transit » contenue dans le barème, lesquelles sont aussi reproduites ici, pour votre commodité :

"transit" Mouvement d'un navire entre un port de départ et un port d'arrivée et sans escale entre les deux, ce qui exclut le mouvement d'un navire qui demeure entièrement dans les limites d'un même port. (transit)

"transit" means any movement by a ship which includes one port of departure, one port of arrival and no intermediate port calls in between, but does not include any movement by a ship which remains entirely within the boundaries of a single port. (transit)

[18] DWTF prétend que, puisque le paragraphe 2(1) du barème des droits indique que le navire doit [TRADUCTION] « effectuer un transit » à l'intérieur de la zone de glaces et que la définition du terme « transit » exige la présence d'un port de départ et d'arrivée, le mouvement (transit) doit être effectué entre deux ports canadiens pour être assujéti à des droits pour des services de déglaçage.

[19] DWTF souligne que la version française emploie le terme « transit » comme un nom, alors que la version anglaise l'emploie comme un verbe. La version française est explicite, en ce sens que le terme « transit » s'entend d'un « [m]ouvement d'un navire entre un port de départ et un port d'arrivée et sans escale entre les deux, ce qui exclut le mouvement d'un navire qui demeure entièrement dans les limites d'un même port ». Comme la version anglaise est moins claire, la version française devrait avoir préséance.

2) Les droits pour les services de déglçage sont payables seulement lorsqu'un navire « effectue un mouvement » (transit) dans les eaux canadiennes.

[20] DWTF soutient que les droits pour les services de déglçage sont payables seulement lorsqu'un navire effectue un mouvement (transit) dans les eaux canadiennes. Les seules eaux canadiennes dans lesquelles DWTF effectue des mouvements (transit) sont les eaux du port de Windsor. Ainsi, un mouvement (transit) qui a lieu seulement à l'intérieur d'un port n'entraîne pas de droits pour les services de déglçage. Comme DWTF n'effectue pas de mouvements (transits) dans les eaux canadiennes, les droits pour les services de déglçage ne sont pas exigibles.

[21] DWTF souligne que les pouvoirs du ministre des Pêches et des Océans se limitent aux services fournis pour le mouvement des navires dans les eaux canadiennes et que, par conséquent, les droits pour les services de déglçage peuvent être exigés que pour les navires qui effectuent des mouvements dans les eaux canadiennes. Une fois que ces navires entrent dans les eaux internationales ou, en l'espèce, dans les eaux américaines, il n'est pas permis d'exiger des droits pour les services fournis.

[22] Le barème des droits désigne trois secteurs du Canada comme des zones de glaces, auxquels les droits pour les services de déglçage s'appliquent (voir l'annexe du barème, pièce 2, aux pages 4 et 5 de 15, dossier de requête). Comme le mouvement (transit) des navires dans les limites d'un port a été exclu de l'application du barème, DWTF prétend que l'intention est d'imposer des droits aux mouvements des navires dans ces secteurs. DWTF mentionne que cela est logique, puisque le barème ne peut imposer des droits que pour les mouvements de navires dans les eaux canadiennes.

[23] DWTF soutient que le lien physique qui unit les ports de Détroit et de Windsor est unique, en quelque sorte. Deux ports de commerce se trouvent très près l'un de l'autre. La frontière internationale canado-américaine est tracée par une ligne imaginaire sur la rivière Détroit. Lorsqu'un navire quitte le port de Windsor, il entre dans le port de Détroit. Il n'y a pas d'« eaux canadiennes adjacentes », comme il est indiqué dans le secteur décrit au paragraphe 2 de l'annexe I du barème, dans lesquelles les navires effectuent des mouvements (transits).

[24] DWTF souligne que l'interprétation de cet article de la manière proposée par la demanderesse donnerait ouverture à une absurdité : selon la définition du terme « transit », les navires qui effectuent exactement le même parcours dans les limites du port de Windsor, mais qui font une escale à la frontière, ne seraient pas assujettis aux droits, alors que DWTF y serait assujettie simplement parce qu'elle parcourt un millimètre de plus et entre dans les eaux américaines. Dans ce scénario, les deux navires tireraient avantage des services de déglçage dans les eaux canadiennes, mais un seul devrait payer pour ces services.

[25] Entre les ports de Windsor et de Détroit, il n'existe pas d'eaux canadiennes dans lesquelles DWTF effectue des « mouvements » (transit). Il n'existe tout simplement pas de secteur intermédiaire entre les deux ports. Par conséquent, les droits ne sont pas payables.

3) Le ministre des Pêches et des Océans n'a pas compétence pour réclamer des droits à DWTF.

[26] Quoi qu'il en soit, DWTF prétend que le ministre des Pêches et des Océans n'a pas compétence pour réclamer des droits en lien avec ses activités, puisque seule l'Administration portuaire a le pouvoir de le faire, en vertu de la *Loi maritime du Canada*.

Analyse

[27] En vertu des paragraphes 3(1) et (2) du barème des droits, « le droit que doit payer, pour des services de déglacage, un navire pour chaque transit à destination ou en provenance d'un port canadien situé dans la zone des glaces dans les limites de la saison des glaces établies à l'annexe I est de 3 100 \$. Dans le même barème, le terme « transit » (article 1), qui signifie : « Mouvement d'un navire entre un port de départ et un port d'arrivée et sans escale entre les deux [...] » [Non souligné dans l'original.], doit être lu de pair avec le paragraphe 3(1), qui fait référence à des ports canadiens. Le même article prévoit deux scénarios, le premier concerne un mouvement effectué par un navire à destination d'un port d'arrivée canadien, et le second concerne un mouvement effectué par un navire en provenance d'un port de départ canadien. Le mot « ou » contenu dans le paragraphe 3(1) rend cette proposition logique.

[28] Il n'y a rien dans la définition du terme « transit » ni dans la formulation du paragraphe 3(1) qui fait référence au lieu d'où arrive le navire ou au lieu où il se rend. Il existe l'exception suivante :

« [...] ce qui exclut le mouvement d'un navire qui demeure entièrement dans les limites d'un même port. (transit) ». (Deux dernières lignes de la définition du terme « transit »)

[29] Je conclus que la version anglaise du terme « transit » ne présente aucune ambiguïté. Les mots utilisés dans la définition sont précis. Lorsqu'il est précis et non équivoque, le texte d'une loi joue un rôle primordial dans le processus d'interprétation (*Placer Dome Canada Ltd. c. Ontario (Ministre des Finances)*, [2006] 1 R.C.S. 715, au paragraphe 21).

[30] Je ne suis pas prêt à affirmer que la version française du terme « transit » devrait avoir préséance et je ne souscris pas à l'argument de DWTF selon lequel le transit doit se faire entre deux ports canadiens pour que des droits pour les services de déglacage s'appliquent.

[31] En l'espèce, je suis d'avis que les droits pour les services de déglacage s'appliquent aux activités de DWTF, parce que le mouvement du remorqueur s'effectue à l'extérieur des limites du port de Windsor vers un point d'arrivée, soit Windsor, un port canadien. Le même raisonnement s'applique lorsque le mouvement du remorqueur s'effectue, à partir du port de Windsor, vers une autre destination, qui se trouve à l'extérieur des limites du port de Windsor. Les mouvements s'effectuent à destination ou en provenance d'un port canadien situé dans une zone de glaces, comme prévu dans la description des secteurs de la zone de glaces, à l'annexe I du barème des droits. Dans les deux scénarios, les mouvements du remorqueur respectent la définition du terme « transit », et ce, dans les deux langues.

[32] L'exception énoncée dans les deux dernières lignes de la définition du terme « transit », contenue dans le barème, ne peut s'appliquer aux activités de DWTF décrites au paragraphe 31, puisque les mouvements du remorqueur ne demeurent pas entièrement dans les limites d'un même port, soit le port de Windsor.

[33] Enfin, le paragraphe 47(1) de la *Loi sur les océans* confère au ministre un large pouvoir discrétionnaire lui permettant de fixer les droits pour divers services, notamment les services de navigation maritime fournis par la GCC (*Her Majesty the Queen v. Mid Atlantic Minerals Inc.*, [2003] 1 FC 168). Ces faits sont constants (section « Faits convenus », au paragraphe 15).

[34] DWTF allègue que le ministre n'a pas le pouvoir d'imposer des droits pour les services de déglacement à l'égard de ses activités, puisque l'Administration portuaire est la seule à posséder cette compétence, en vertu de l'article 67 de la *Loi maritime du Canada*. Toutefois, comme l'article 67 de la *Loi maritime du Canada* est formulé en des termes généraux et que le sous-alinéa 41(1)a(iii) de la *Loi sur les océans* est particulier aux services de la garde côtière, y compris les services de brise-glace et de surveillance des glaces, je ne peux pas conclure que le premier écarte le deuxième. En conséquence, je conclus que les pouvoirs délégués à l'Administration portuaire, en vertu de la *Loi maritime du Canada*, n'empêchent pas le ministre des Pêches et des Océans d'exercer son pouvoir résiduel, que lui confère l'article 41 de la *Loi sur les océans*, pour imposer à DWTF des droits pour les services de déglacement.

[35] Finalement, je ne vois aucun fondement à l'argument de DWTF selon lequel les droits pour les services de déglacage sont payables seulement lorsqu'un navire effectue un mouvement (transit) dans les eaux canadiennes. Pour accepter cet argument, il faudrait que j'ajoute les mots « seulement dans les eaux canadiennes » dans la description au paragraphe 2 (secteur) de la partie A : Secteurs de la zone de glaces, à l'annexe I du barème des droits (voir la page 5 de 15, pièce 2, dossier de requête). Je n'ai pas la compétence pour inclure ces mots.

JUGEMENT

LA COUR DÉCLARE que les droits pour les services de déglacement, en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les océans*, L.C. 1996, ch. 31, comme modifiée, s'appliquent aux activités des défenderesses.

« Michel Beaudry »

Juge

ANNEXE

La *Loi sur les océans*, L.C. 1996, ch. 31

40. (1) Le ministre étant responsable des océans, ses pouvoirs et fonctions s'étendent d'une façon générale à tous les domaines de compétence du Parlement non attribués de droit à d'autres ministères ou organismes fédéraux et liés à des orientations, objectifs et programmes du gouvernement fédéral touchant les océans.

Activités

(2) Dans l'exercice de ses attributions et en collaboration avec d'autres ministères fédéraux, il encourage les activités propres à promouvoir la connaissance, la gestion et la préservation des océans et des ressources marines, dans la perspective du développement durable, et fournit des services de garde côtière et des services hydrographiques destinés à assurer la sécurité de la navigation et à faciliter le commerce maritime.

41. (1) Le ministre étant responsable des services de garde côtière, ses pouvoirs et fonctions s'étendent d'une façon générale à tous les domaines de compétence du Parlement non attribués de droit à d'autres ministères ou organismes fédéraux concernant :

a) les services destinés à assurer la sécurité, la rentabilité et l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes par la fourniture :

- (i) de systèmes et de services d'aide à la navigation,
- (ii) de services de communication maritime

40. (1) As the Minister responsible for oceans, the powers, duties and functions of the Minister extend to and include all matters over which Parliament has jurisdiction, not assigned by law to any other department, board or agency of the Government of Canada, relating to the policies and programs of the Government of Canada respecting oceans.

Encouragement of activities

(2) For the purpose of subsection (1), the Minister shall encourage activities necessary to foster understanding, management and sustainable development of oceans and marine resources and the provision of coast guard and hydrographic services to ensure the facilitation of marine trade, commerce and safety in collaboration with other ministers of the Government of Canada.

41. (1) As the Minister responsible for coast guard services, the powers, duties and functions of the Minister extend to and include all matters over which Parliament has jurisdiction, not assigned by law to any other department, board or agency of the Government of Canada, relating to

(a) services for the safe, economical and efficient movement of ships in Canadian waters through the provision of

- (i) aids to navigation systems and services,
- (ii) marine communications and traffic

et de gestion du trafic maritime,
 (iii) de services de brise-glace et de surveillance des glaces,
 (iv) de services d'entretien des chenaux;
 b) le volet maritime du programme fédéral de recherche et de sauvetage;
 c) [Abrogé, 2005, ch. 29, art. 36]

d) l'intervention environnementale en milieu marin;
 e) les services de navigation maritime et aérienne et les autres services maritimes fournis aux ministères et organismes fédéraux.
 Obligation du ministre

(2) Le ministre devra s'assurer que les services mentionnés aux sous-alinéas (1)a)(i) à (iv) sont dispensés de la manière la plus économique et la plus judicieuse possible.

47. (1) Le ministre peut, sous réserve des règlements d'application du présent article éventuellement pris par le Conseil du Trésor, fixer les prix à payer pour la fourniture de services ou d'installations au titre de la présente loi par lui-même ou le ministère, ou tout organisme fédéral dont il est, du moins en partie, responsable.

Plafonnement

(2) Les prix fixés dans le cadre du paragraphe (1) ne peuvent excéder les coûts supportés par Sa Majesté du chef du Canada pour la fourniture des services ou des installations.

management services,
 (iii) ice breaking and ice management services, and
 (iv) channel maintenance;
 (b) the marine component of the federal search and rescue program;
 (c) [Repealed, 2005, c. 29, s. 36]

(d) marine pollution response; and
 (e) the support of departments, boards and agencies of the Government of Canada through the provision of ships, aircraft and other marine services.
 Cost effective

(2) The Minister shall ensure that the services referred to in subparagraphs (1)(a)(i) to (iv) are provided in a cost effective manner.

47. (1) The Minister may, subject to any regulations that the Treasury Board may make for the purposes of this section, fix the fees to be paid for a service or the use of a facility provided under this Act by the Minister, the Department or any board or agency of the Government of Canada for which the Minister has responsibility.

Amount not to exceed cost

(2) Fees for a service or the use of a facility that are fixed under subsection (1) may not exceed the cost to Her Majesty in right of Canada of providing the service or the use of the facility.

Le barème des droits pour les services de déglçage, fixé conformément au paragraphe 47 (1) de la *Loi sur les océans*, en date du 21 décembre 1998, a été publié dans la *Gazette du Canada* le 16 janvier 1999.

1. Définitions

"zone de glaces" Secteurs du Canada où des services de déglçage sont disponibles durant l'hiver pour faciliter la navigation

1. Definitions:

"ice zone" means that part of Canada in which icebreaking services are available in support of commercial shipping as described

commerciale, selon la description de l'annexe I. (ice zone)

in Annex I. (zone de glaces)

"transit" Mouvement d'un navire entre un port de départ et un port d'arrivée et sans escale entre les deux, ce qui exclut le mouvement d'un navire qui demeure entièrement dans les limites d'un même port. (transit)

"transit" means any movement by a ship which includes one port of departure, one port of arrival and no intermediate port calls in between, but does not include any movement by a ship which remains entirely within the boundaries of a single port. (transit)

2. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (7) et de l'article 3, le présent barème des droits s'applique à tous les navires qui effectuent un transit dans la zone des glaces.

2. (1) Subject to subsections (2) to (7) and section 3, this fee schedule applies to all ships that transit the ice zone.

(2) Le présent barème des droits ne s'applique pas aux transits effectués exclusivement :

(2) This fee schedule does not apply to ship transits that are exclusively:

(a) entre des emplacements prescrits conformément au paragr. 110.7(1) de la Loi de l'impôt sur le revenu (L.R.C. 1985, ch. 1 (5e suppl.), dans sa version modifiée) et à l'art. 7303.1 du Règlement de l'impôt sur le revenu (C.R.C. chap.945, avec ses modifications) et qui sont énumérés sur le formulaire de Revenu Canada T4039, Déductions pour les habitants de régions éloignées - Endroits situés dans les zones visées par règlement, avec ses modifications successives; ou

(a) between any locations prescribed pursuant to s.110.7(1) of the Income Tax Act (R.S.C. 1985, c.1 (5th Supp.), as amended) and s.7303.1 of the Income Tax Regulations (C.R.C. c.945, as amended) and which are listed in Revenue Canada Form T4039 Northern Residents Deductions - Places in Prescribed Zones, as amended from time to time; or

(b) entre des emplacements mentionnés au paragraphe a) et n'importe quel endroit dans les eaux canadiennes au nord du 60e parallèle de latitude Nord.

(b) between any locations described in (a) and any location in Canadian waters north of 60° North latitude.

(3) Le présent barème des droits ne s'applique pas aux navires exploités par le gouvernement de la province de Terre-Neuve ou pour le compte de celui-ci.

(3) This fee schedule does not apply to a ship that is operated by, or on the behalf of, the government of the province of Newfoundland.

(4) Un transit qui se déroule uniquement le long d'une route où les seuls services de

(4) A transit made exclusively along a route where the only icebreaking services

déglacage sont les conseils et renseignements sur la navigation dans les glaces, qui ne sont pas nécessaires afin d'effectuer un transit le long de cette route, ne sera pas assujetti aux droits.

(5) L'arrêt d'un navire dans un port canadien uniquement pour l'une des raisons mentionnées dans ce paragraphe n'entraînera pas l'imposition de droits :

(a) urgence médicale;

(b) réparations pressantes du navire;

(c) arrêt effectué à la demande d'un ministère ou d'un organisme gouvernemental;

(d) escale de nuit en raison de l'enlèvement saisonnier des aides lumineuses à la navigation;

ou

e) mazoutage.

(6) Le présent barème des droits ne s'applique pas aux transits d'un remorqueur ou d'un bateau-pilote dont le but unique est de venir en aide à un navire autopropulsé.

(7) Chaque transit d'un remorqueur-chaland est assujetti aux droits d'un transit simple qui seront perçus auprès du remorqueur.

available are ice routing and information services, which are not necessary to transit that route, will not be subject to the fee.

(5) A stop at a Canadian port for any of the sole purposes specified in this subsection will not be subject to the fee:

(a) to respond to a medical emergency;

(b) to undertake emergency ship repairs;

(c) to respond to a government department or agency request to stop;

(d) to make an overnight stop required due to the seasonal removal of lighted aids to navigation;

or

(e) to bunker.

(6) This fee schedule does not apply to a transit completed by a tug or a pilot boat for which the sole purpose was the support of another self-propelled vessel.

(7) Where a transit completed by a tug-barge combination is subject to this fee schedule, the fee shall be payable by the tug.

4. Compte tenu de l'importance du transport maritime au Canada et de sa contribution à l'économie canadienne, la présente loi a pour objet de :

a) mettre en œuvre une politique maritime qui permette au Canada de se doter de l'infrastructure maritime dont il a besoin, qui le soutienne efficacement dans la réalisation de ses objectifs socioéconomiques nationaux, régionaux et locaux aussi bien que commerciaux, et l'aide à promouvoir et préserver sa compétitivité;

a.1) promouvoir la vitalité des ports dans le but de contribuer à la compétitivité, la croissance et la prospérité économique du Canada;

b) fonder l'infrastructure maritime et les services sur des pratiques internationales et des approches compatibles avec celles de ses principaux partenaires commerciaux dans le but de promouvoir l'harmonisation des normes qu'appliquent les différentes autorités;

c) veiller à ce que les services de transport maritime soient organisés de façon à satisfaire les besoins des utilisateurs et leur soient offerts à un coût raisonnable;

d) fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement;

e) offrir un niveau élevé d'autonomie aux administrations locales ou régionales des composantes du réseau des services et installations portuaires et prendre en compte les priorités et les besoins locaux;

f) gérer l'infrastructure maritime et les services d'une façon commerciale qui favorise et prend en compte l'apport des utilisateurs et de la collectivité où un port ou havre est situé;

4. In recognition of the significance of marine transportation to Canada and its contribution to the Canadian economy, the purpose of this Act is to

(a) implement marine policies that provide Canada with the marine infrastructure that it needs and that offer effective support for the achievement of national, regional and local social and economic objectives and will promote and safeguard Canada's competitiveness and trade objectives;

(a.1) promote the success of ports for the purpose of contributing to the competitiveness, growth and prosperity of the Canadian economy;

(b) base the marine infrastructure and services on international practices and approaches that are consistent with those of Canada's major trading partners in order to foster harmonization of standards among jurisdictions;

(c) ensure that marine transportation services are organized to satisfy the needs of users and are available at a reasonable cost to the users;

(d) provide for a high level of safety and environmental protection;

(e) provide a high degree of autonomy for local or regional management of components of the system of services and facilities and be responsive to local needs and priorities;

(f) manage the marine infrastructure and services in a commercial manner that encourages, and takes into account, input from users and the community in which a port or harbor is located;

g) prévoir la cession, notamment par voie de transfert, de certains ports et installations portuaires;

(g) provide for the disposition, by transfer or otherwise, of certain ports and port facilities; and

h) favoriser la coordination et l'intégration des activités maritimes avec les réseaux de transport aérien et terrestre.

(h) promote coordination and integration of marine activities with surface and air transportation systems.

7. (1) Sous réserve du paragraphe (3), les administrations portuaires ne sont mandataires de Sa Majesté du chef du Canada que dans le cadre des activités portuaires visées à l'alinéa 28(2)a).
Non-mandataire de Sa Majesté

7. (1) Subject to subsection (3), a port authority is an agent of Her Majesty in right of Canada only for the purposes of engaging in the port activities referred to in paragraph 28(2)(a).
Not an agent of Her Majesty

(2) Les filiales à cent pour cent des administrations portuaires ne sont pas mandataires de Sa Majesté du chef du Canada sauf si, sous réserve du paragraphe (3) :

(2) A wholly-owned subsidiary of a port authority is not an agent of Her Majesty in right of Canada unless, subject to subsection (3),

a) d'une part, elles l'étaient au 10 juin 1996;

(a) it was an agent of Her Majesty in right of Canada on June 10, 1996; and

b) d'autre part, elles le sont en vertu d'une loi autre que la présente loi.

(b) it is an agent of Her Majesty in right of Canada under an enactment other than this Act.

Réserve

Borrowing restriction

(3) Ni les administrations portuaires ni les filiales à cent pour cent des administrations portuaires ne peuvent emprunter de fonds à titre de mandataires de Sa Majesté du chef du Canada.

(3) A port authority or a wholly-owned subsidiary of a port authority may not borrow money as an agent of Her Majesty in right of Canada.

49. (1) Le ministre peut, sous réserve des règlements d'application du présent article éventuellement pris par le Conseil du Trésor, fixer les prix à payer pour la fourniture de procédés réglementaires ou l'attribution d'autorisations réglementaires au titre de la

49. (1) The Minister may, subject to any regulations that the Treasury Board may make for the purposes of this section, fix fees in respect of regulatory processes or approvals provided under this Act by the Minister, the Department or any board or

présente loi par lui-même ou le ministère, ou tout organisme fédéral dont il est, du moins en partie, responsable.

agency of the Government of Canada for which the Minister has responsibility.

(2) Les prix fixés dans le cadre du paragraphe (1) ne peuvent dépasser, dans l'ensemble, un montant suffisant pour indemniser Sa Majesté du chef du Canada des dépenses entraînées pour elle par la fourniture des procédés réglementaires ou l'attribution des autorisations réglementaires.

(2) Fees that are fixed under subsection (1) shall in the aggregate not exceed an amount sufficient to compensate Her Majesty in right of Canada for any reasonable outlays incurred by Her Majesty for the purpose of providing the regulatory processes or approvals.

67. (1) Le ministre peut fixer les droits à payer à l'égard :

67. (1) The Minister may fix the fees to be paid in respect of

a) des navires, véhicules, aéronefs et personnes entrant dans les ports publics ou faisant usage des ports publics ou d'installations portuaires publiques;

(a) ships, vehicles, aircraft and persons coming into or using a public port or public port facility;

b) des marchandises soit déchargées de ces navires, chargées à leur bord ou transbordées par eau dans le périmètre portuaire, soit stockées dans ces installations portuaires ou passant par elles;

(b) goods loaded on ships, unloaded from ships or transshipped by water within the limits of a public port or stored in, or moved across, a public port facility; and

c) des services fournis par le ministre, ou des avantages qu'il accorde, en rapport avec l'exploitation des ports publics ou des installations portuaires publiques.

(c) any service provided by the Minister, or any right or privilege conferred by the Minister, in respect of the operation of a public port or public port facility.

Intérêts

Interest

(2) Le ministre peut fixer le taux d'intérêt frappant les droits impayés.

(2) The Minister may fix the interest rate to be charged on overdue fees.

Application à Sa Majesté

Application to Crown

(3) Les droits et le taux d'intérêt peuvent être rendus obligatoires pour Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province.

(3) The fees and the interest rate may be made binding on Her Majesty in right of Canada or a province.

Navires militaires ou étrangers

Application to military and police ships

(4) Les droits fixés en vertu de l'alinéa (1) a) ou b) ne s'appliquent pas aux navires de guerre canadiens, aux navires auxiliaires de la marine, aux navires placés sous le commandement des Forces canadiennes, aux navires de forces étrangères présentes au Canada au sens de la Loi sur les forces étrangères présentes au Canada, ni aux navires sous le commandement de la Gendarmerie royale du Canada.

(4) The fees fixed under paragraphs (1)(a) and (b) do not apply in respect of a Canadian warship, naval auxiliary ship or other ship under the command of the Canadian Forces, a ship of a visiting force within the meaning of the Visiting Forces Act or any other ship while it is under the command of the Royal Canadian Mounted Police.

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-1683-05

INTITULÉ : Sa Majesté la Reine c. Le bâtiment STORMONT (N.M.),
Le bâtiment PAUL E. N^O 1 (N.M.), Mckeil Marine Inc.,
Detroit-Windsor Truck Ferry Inc. et CMT Canadian
Maritime Transport Ltd

LIEU DE L'AUDIENCE : Halifax

DATE DE L'AUDIENCE : 12 avril 2011

MOTIFS DU JUGEMENT : LE JUGE BEAUDRY

DATE DES MOTIFS : Le 9 mai 2011

COMPARUTIONS :

Karen Watt POUR LA DEMANDERESSE

Philip M. Chapman POUR DWTF

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Ministère de la Justice POUR LA DEMANDERESSE
Karen Watt
Toronto (Ontario)

Huestis Ritch
Philip M. Chapman
Halifax (Nouvelle-Écosse) POUR DWTF