

T-4481-75

T-4481-75

Robert W. Blanchette, Richard C. Bond and John H. McArthur all in their capacity as Trustees of the Property of Penn Central Transportation Company; Norfolk and Western Railway Company; Thomas F. Patton and Ralph S. Tyler, Jr. both in their capacity as Trustees of the Property of Erie Lackawanna Railway Company; Illinois Central Gulf Railroad Company and Missouri Pacific Railroad Company (*Plaintiffs*)

v.

Canadian National Railway Company; Grand Trunk Western Railroad Company; Central Vermont Railway Inc. and Canadian Pacific Limited (*Defendants*)

Trial Division, Marceau J.—Montreal, November 8; Ottawa, December 10, 1976.

Jurisdiction — Contract — Motion to strike statement of claim for want of jurisdiction — Application of s. 23 of Federal Court Act — Whether Quebec North Shore Paper case distinguishable — Effect of binding provisions of Railway Act — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 23 — Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 94(1) and 265.

Plaintiffs are suing for money owed under a contract with the defendants involving works and undertakings extending beyond the limits of a province, which relief, they claim, flows from the provisions of the *Railway Act*.

Held, the application to strike is granted. Although the contract concerns works and undertakings extending beyond the limits of a province, the provisions of the *Railway Act* cited do not create a cause of action. Although sections 94(1) and 265 of the *Railway Act* prescribe the legal relationships between the parties to this action, it cannot be inferred from the judgment in the *Quebec North Shore Paper* case that the case at bar can be excluded from the principle stated therein.

Canadian Pacific Ltd. v. Quebec North Shore Paper Co. (1976) 9 N.R. 471, applied.

MOTION to strike statement of claim.

COUNSEL:

D. H. Tingley for plaintiffs.
P. Sevigny-McConomy for Canadian National Railway Company.
M. S. Bistrisky for Canadian Pacific Limited.

SOLICITORS:

Lafleur & Brown, Montreal, for plaintiffs.

Robert W. Blanchette, Richard C. Bond et John H. McArthur, agissant en qualité de fiduciaires des biens de Penn Central Transportation Company; Norfolk and Western Railway Company; Thomas F. Patton et Ralph S. Tyler, Jr., agissant tous deux en qualité de fiduciaires des biens de Erie Lackawanna Railway Company; Illinois Central Gulf Railroad Company et Missouri Pacific Railroad Company (*Demandeurs*)

c.

La Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada; Grand Trunk Western Railroad Company; Central Vermont Railway Inc. et Canadien Pacifique Limitée (*Défenderesses*)

Division de première instance, le juge Marceau—Montréal, le 8 novembre; Ottawa, le 10 décembre 1976.

Compétence — Contrat — Requête visant à faire radier la déclaration vue l'absence de compétence — Application de l'art. 23 de la Loi sur la Cour fédérale — Peut-on établir une distinction entre l'affaire Quebec North Shore Paper et celle en l'espèce? — Effet des dispositions imposées par la Loi sur les chemins de fer — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10, art. 23 — Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. R-2, art. 94(1) et 265.

Les demandeurs cherchent à recouvrer des sommes dues aux termes d'un contrat d'ouvrages et entreprises reliant une province à une autre et fondent leur demande sur les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*.

Arrêt: la demande de radiation est accordée. Bien que le contrat porte sur des ouvrages et entreprises reliant une province à une autre, les dispositions citées de la *Loi sur les chemins de fer* ne créent pas de cause d'action. Bien que les articles 94(1) et 265 de la *Loi sur les chemins de fer* imposent les rapports juridiques entre les parties à cette action, on ne peut déduire de l'arrêt *Quebec North Shore Paper* que la présente affaire échappe au principe énoncé dans ledit arrêt.

Arrêt appliqué: *Canadien Pacifique Limitée c. Quebec North Shore Paper Co.* (1976) 9 N.R. 471.

DEMANDE de radiation de la déclaration.

AVOCATS:

D. H. Tingley pour les demandeurs.
P. Sevigny-McConomy pour la Compagnie des chemins de fer nationaux.
M. S. Bistrisky pour le Canadien Pacifique Limitée.

PROCUREURS:

Lafleur & Brown, Montréal, pour les demandeurs.

Canadian National Railway Company, Law Department, Montreal, for Canadian National Railway Company.

Canadian Pacific Limited, Law Department, Montreal, for Canadian Pacific Limited.

Le contentieux de la *Compagnie des chemins de fer nationaux*, Montréal, pour la Compagnie des chemins de fer nationaux.

Le contentieux du *Canadien Pacifique Limitée*, Montréal, pour le Canadien Pacifique Limitée.

The following are the reasons for order rendered in English by

Ce qui suit est la version française des motifs de l'ordonnance rendus par

MARCEAU J.: This is a motion on behalf of one of the defendants, Canadian Pacific Limited, for an order that the statement of claim be struck by reason of the absence of jurisdiction of this Court, *ratione materiae* to entertain the claim made therein against it.

LE JUGE MARCEAU: Il s'agit d'une requête présentée au nom de l'une des défenderesses, le Canadien Pacifique Limitée, pour obtenir une ordonnance en radiation de la déclaration vu l'absence de compétence *ratione materiae* de cette cour pour décider de la réclamation qui lui est soumise.

The plaintiffs are acting in their capacity as trustees of the property of Penn Central Transportation Company. Their claims arise out of the interchange of traffic between them and the defendants while they were all engaged as common carriers in the railway traffic required by the Canada-United States Auto Trade and in the railway traffic known as Trailer on flatcar—Container on flatcar (TOFC-COFT).

Les demandeurs agissent en qualité de fiduciaires des biens de la Penn Central Transportation Company. Leurs réclamations ont pris naissance suite à l'échange réciproque de trafic entre eux et les défenderesses alors qu'ils se livraient tous, en qualité de transporteurs en commun, au trafic ferroviaire requis par le pacte de l'automobile et au trafic ferroviaire connu sous le nom de transport de remorques et de porte-conteneurs sur wagons plats (TOFC-COFT).

The statement of claim clearly describes the nature of the relief sought. Subparagraphs (b) to (e) of the prayer for relief indicate the sums claimed and all this is predicated in subparagraph (a):

La déclaration énonce clairement la nature du redressement demandé. Les sous-alinéas b) à e) des conclusions font état des montants réclamés, que laisse prévoir le sous-alinéa a):

(a) It be declared that the Defendants are indebted to the Plaintiffs for the difference between the Trailer Train Rates in force prior to January 1, 1971 and the Trailer Train Rates from time to time in force since January 1, 1971.

[TRADUCTION] a) Qu'il soit déclaré que les défenderesses doivent aux demandeurs la différence entre le tarif de la Trailer Train en vigueur avant le 1^{er} janvier 1971 et le tarif de la Trailer Train occasionnellement en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1971.

The statement of claim, however, does not state so clearly the basis for such relief.

La déclaration cependant n'énonce pas aussi clairement la base d'un tel redressement.

By paragraphs 23 and 26, it is explained that the railway equipment (bi-level and tri-level rack cars and flatbed cars) the plaintiffs, for their part, contributed and employed in the Auto Trade and TOFC-COFT traffic was owned and furnished by Trailer Train Company, an American company having its principal place of business in Chicago, which is described with proper indication as to how its rates come into being.

On explique aux paragraphes 23 et 26 que le matériel ferroviaire (wagons à deux et trois étages et wagons plats) que les demandeurs ont, pour leur part, fourni et utilisé dans le cadre du pacte de l'automobile et relativement au transport de remorques et de porte-conteneurs sur wagons plats était la propriété de la Trailer Train Company, compagnie américaine ayant son siège social à Chicago, laquelle a fourni ledit matériel; les para-

Then paragraphs 27 and 28 read as follows:

27. Plaintiffs, as participating members in the use of railroad equipment furnished by Trailer Train Company, are obligated by contract to the Trailer Train Company for car hire charges according to published rates (the "Trailer Train Rates") and, further, Plaintiffs are primarily liable for all charges accruing on Trailer Train Company equipment while it is on Plaintiffs' lines and while it remains on the lines of non-participating carriers, such as Defendants, with whom such equipment has been interchanged.

28. Defendants paid Trailer Train in behalf of Plaintiffs the Trailer Train Rates for the use of equipment furnished by Plaintiffs from the inception of the Auto Trade in 1966 through December, 1970.

In paragraphs 29 to 33, it is stated in substance that in January 1971, and from time to time thereafter, the Trailer Train Company advised the plaintiffs and the defendants of changes of the rates; that the latter, however, always persisted in refusing to pay the new rates and have continued to make settlement with Trailer Train on behalf of the plaintiffs on the basis of those in effect prior to the first increase.

Then comes paragraph 34 which reads as follows:

34. Plaintiffs, as members of Trailer Train as alleged in paragraph 27 above, have been and continue to be obliged to compensate Trailer Train Company for the difference between the Trailer Train Rates in effect prior to January, 1971 and the various rates subsequently from time to time in effect.

Of the remaining paragraphs, two ought to be reproduced:

42. Notwithstanding the foregoing, Defendants continued to receive and to use or re-use equipment contributed by Plaintiffs and Defendants even continued to request Plaintiffs to contribute equipment for use in the Auto Trade.

43. Defendants have used and derived an unjust benefit from the use of such equipment so provided by Plaintiffs to the prejudice of Plaintiffs since January 1, 1971.

Counsel for the defendant-applicant takes for granted that it is upon the contract referred to in paragraph 27 between the plaintiffs and Trailer Train Company, by virtue of which the former are obliged to pay certain rates for the use of the latter company's equipment, that the plaintiffs seek redress. I do not think that the reading of the statement of claim gives such a clear and simple view of the real basis of the action. But I do not

graphes susmentionnés font la description de la compagnie et expliquent comment ses tarifs sont entrés en vigueur.

Puis, les paragraphes 27 et 28 disposent:

a [TRADUCTION] 27. Les demandeurs, en tant que membres usagers du matériel ferroviaire fourni par la Trailer Train Company, sont tenus par contrat de payer à cette dernière les frais de location de wagons, conformément au tarif publié (le «tarif de la Trailer Train») et, de plus, ils sont responsables de tous les frais afférents au matériel de la Trailer Train Company pendant qu'il est sur les lignes des demandeurs et pendant qu'il demeure sur des lignes de transporteurs non-membres, tels que les défenderesses, avec qui cet équipement a été échangé.

b 28. Les défenderesses ont payé à la Trailer Train, au nom des demandeurs, le tarif de la Trailer Train pour l'usage du matériel fourni par les demandeurs depuis l'entrée en vigueur du pacte de l'automobile en 1966 jusqu'en décembre 1970.

c Aux paragraphes 29 à 33, on dit, en substance, qu'en janvier 1971, et de temps à autre par la suite, la Trailer Train Company a informé les demandeurs et les défenderesses de modifications apportées au tarif; que ces dernières, cependant, ont toujours persisté dans leur refus de payer les nouveaux tarifs et ont continué de verser à la Trailer Train, au nom des demandeurs, ceux en vigueur avant la première augmentation.

Ensuite vient le paragraphe 34 qui se lit ainsi:

d [TRADUCTION] 34. Les demandeurs, en qualité d'usagers du matériel de la Trailer Train tel qu'il est allégué plus haut au paragraphe 27, ont été tenus et le sont toujours de verser à la Trailer Train Company la différence entre le tarif de la Trailer Train en vigueur avant janvier 1971 et les différents taux en vigueur de temps à autre par la suite.

e Quant aux paragraphes qui restent, deux doivent être reproduits:

f [TRADUCTION] 42. En dépit de ce qui précède, les défenderesses ont continué de recevoir et d'utiliser ou de remployer le matériel fourni par les demandeurs et de plus ils ont même continué de prier les demandeurs de fournir une partie du matériel à utiliser dans le cadre du pacte de l'automobile.

g 43. Depuis le premier janvier 1971, les défenderesses ont utilisé le matériel fourni par les demandeurs et en ont tiré un avantage injuste, au préjudice de ces derniers.

h L'avocat de la défenderesse requérante prend pour acquis que les demandeurs appuient leur demande de redressement sur le contrat mentionné au paragraphe 27, conclu entre Trailer Train Company et les demandeurs, aux termes duquel ces derniers doivent payer un certain tarif pour l'utilisation du matériel de ladite compagnie. Je ne crois pas que la lecture de la déclaration donne une vue aussi claire et simple du fondement réel de

think either that, at this stage, to deal with the question of jurisdiction, in the light of the principle laid down by the recent judgment of the Supreme Court of Canada in the case of *Canadian Pacific Ltd. v. Quebec North Shore Paper Company*¹, it is necessary to give a precise and positive definition of the legal grounds on which the action, as it has been formally launched, can be considered as being founded.

The jurisdiction of this Court to entertain the present action must, of course, be found in section 23 of the *Federal Court Act*, which reads as follows:

23. The Trial Division has concurrent original jurisdiction as well between subject and subject as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under an Act of the Parliament of Canada or otherwise in relation to any matter coming within any following class of subjects, namely bills of exchange and promissory notes where the Crown is a party to the proceedings, aeronautics, and works and undertakings connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

It is clear that the plaintiffs' claims for relief in this action are in relation to "works and undertakings connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province". But the question is whether the "remedy is sought under an Act of the Parliament of Canada or otherwise".

Until the judgment of the Supreme Court in the *Quebec North Shore* case, section 23 was generally read in the alternative, that is, jurisdiction was found if the plaintiff could show either that his claim for relief was made under an Act of the Parliament of Canada, "or otherwise in relation to any matter coming within any following class of subjects . . .". But we now know that jurisdiction under section 23 will only lie if a claim for relief satisfies the two conditions conjointly; and moreover the interpretation to be given to the words "under an Act of the Parliament of Canada or otherwise" is to be very strict: the action has to be based on a specific federal legislation granting the relief sought.

The following quotations of the Chief Justice speaking for the Court in that judgment show very

¹ (1976) 9 N.R. 471.

l'action. Mais je ne crois pas non plus, à la lumière du principe établi par le jugement récent de la Cour suprême du Canada rendu dans l'affaire *Canadien Pacifique Limitée c. Quebec North Shore Paper Company*¹, qu'il soit nécessaire, pour traiter de la question de compétence à ce stade-ci, de donner une définition précise et positive des motifs juridiques sur lesquels on peut considérer que l'action est fondée, telle qu'elle a été introduite.

Naturellement, c'est l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale* qui pourrait accorder à cette cour la compétence pour entendre la présente action. Il y est disposé.

23. La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu'autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu d'une loi du Parlement du Canada ou autrement, en matière de lettres de change et billets à ordre lorsque la Couronne est partie aux procédures, d'aéronautique ou d'ouvrages et entreprises reliant une province à une autre ou s'étendant au-delà des limites d'une province, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l'objet d'une attribution spéciale.

Il est certain qu'en l'espèce, les demandes de redressement ont trait à des «ouvrages et entreprises reliant une province à une autre ou s'étendant au-delà des limites d'une province». Mais la question est de savoir si la «demande de redressement est faite en vertu d'une loi du Parlement du Canada ou autrement».

Jusqu'à ce que soit rendu le jugement de la Cour suprême dans l'arrêt *Quebec North Shore*, on interprétait l'article 23 de façon disjonctive c'est-à-dire, que l'on reconnaissait la compétence de la Cour si le demandeur pouvait démontrer que sa demande de redressement était faite ou en vertu d'une loi du Parlement du Canada, «ou autrement, en matière de . . .». Mais nous savons maintenant qu'il y aura compétence en vertu de l'article 23 seulement si une demande de redressement satisfait aux deux conditions conjointement; et de plus, il faut interpréter rigoureusement les mots «en vertu d'une loi du Parlement du Canada ou autrement»: l'action doit être fondée sur une loi fédérale précise qui accorde le redressement demandé.

Les citations suivantes, tirées des motifs rendus au nom de la Cour par le juge en chef, démontrent

¹ (1976) 9 N.R. 471.

clearly that the previous generally accepted interpretation was therein specifically rejected and that the sense to be given to the words "under an Act of the Parliament of Canada or otherwise" is as strict as I have just stated:

At page 475:

In the present case there is no Act of the Parliament of Canada under which the relief sought in the action is claimed. The question of jurisdiction of the Federal Court hinges therefore on the words in s. 23 "or otherwise", and this apart from the additional and sequential question whether the claim is in relation to any matter coming within any of the classes of subjects specified in the latter part of s. 23. The contention on the part of the respondents, which was in effect upheld in the Federal Courts, was that judicial jurisdiction under s. 101 is co-extensive with legislative jurisdiction under s. 91 and, therefore, s. 23 must be construed as giving the Federal Court jurisdiction in respect of the matters specified in the latter part of the section, even in the absence of existing legislation, if Parliament has authority to legislate in relation to them.

At page 480:

Both Anglin C.J.C. in the first *Consolidated Distilleries* case and Duff J. in the second case spoke of "laws of Canada" in s. 101 as referring respectively to "laws enacted by Parliament" and to "enforcement of an obligation contracted pursuant to a statute of . . . Parliament". So too, the Privy Council in the second *Consolidated Distilleries* case spoke of the power given by s. 101 to confer jurisdiction on the Exchequer Court in actions on bonds executed in favour of the Crown "in pursuance of a revenue law enacted by the Parliament of Canada". Again, the Judicial Committee in dealing with the case before it indicated that it might be difficult to bring it within s. 30(a) of the *Exchequer Court Act* because although the actions were "cases related to the revenue" it might perhaps be said that no law of Canada is sought to be enforced in them. This is consistent with the observations of both Anglin C.J.C. and of Duff J., already quoted.

Stress is laid, however, on what the Privy Council said in discussing the application of s. 30(d) of the *Exchequer Court Act*, the provision giving jurisdiction to the Exchequer Court in civil actions where the Crown is plaintiff or petitioner. I do not take its statement that "sub-s. (d) must be confined to actions . . . in relation to some subject matter legislation in regard to which is within the legislative competence of the Dominion" as doing anything more than expressing a limitation on the range of matters in respect of which the Crown in right of Canada may, as plaintiff, bring persons into the Exchequer Court as defendants. It would still be necessary for the Crown to found its action on some law that would be federal law under the limitation. It should be recalled that the law respecting the Crown came into Canada as part of the public or constitutional law of Great Britain, and there can be no pretence that that law is provincial law. In so far as there is a common law associated with the Crown's position as a litigant it is federal law in relation to the Crown in right of Canada, just as it is provincial law in relation to the Crown in right of a Province, and is

clairement que l'interprétation jusqu'alors acceptée a été rejetée et que le sens à donner à l'expression «en vertu d'une loi du Parlement du Canada ou autrement» est aussi rigoureux que je viens de le dire.

A la page 3 des motifs:

En l'espèce, le redressement réclamé ne l'est pas en vertu d'une loi du Parlement du Canada. La question de la compétence de la Cour fédérale tourne donc autour des termes «ou autrement» employés à l'art. 23 et cela, indépendamment de la question subsidiaire de savoir si la demande se rattache à une matière relevant de la catégorie de sujets énumérés dans la dernière partie de l'art. 23. Selon l'argument des intimées, retenu en première instance et en appel par la Cour fédérale, la compétence judiciaire en vertu de l'art. 101 recouvre le même domaine que la compétence législative en vertu de l'art. 91. Par conséquent, l'art. 23 doit être interprété de façon à donner compétence à la Cour fédérale dans les domaines énumérés à la fin de l'article et ce, même en l'absence de législation sur ces sujets, si le Parlement a le pouvoir de légiférer à leur égard.

A la page 8 des motifs:

Le juge en chef Anglin, dans la première affaire *Consolidated Distilleries*, puis le juge Duff dans la seconde, ont tous deux considéré que l'expression «lois du Canada», à l'art. 101, visait, pour l'un, les [TRADUCTION] «lois adoptées par le Parlement» et l'autre, [TRADUCTION] «l'exécution d'une obligation contractée conformément aux dispositions d'une loi (du) . . . Parlement». De même, dans la seconde affaire *Consolidated Distilleries*, le Conseil privé parlait du pouvoir découlant de l'art. 101, de donner compétence à la Cour de l'Échiquier relativement à des actions portant sur les cautionnements faits en faveur de la Couronne [TRADUCTION] «en vertu d'une loi fiscale adoptée par le Parlement du Canada». En outre, dans cet arrêt, le Comité judiciaire a indiqué qu'il pouvait être difficile d'assujettir l'affaire à l'art. 30(a) de la *Loi sur la Cour de l'Échiquier* car, bien que les actions aient été des «cas se rattachant au revenu», on pouvait dire qu'il ne s'agissait pas d'appliquer une loi du Canada. Cela est conforme aux remarques précitées du juge en chef Anglin et du juge Duff.

Toutefois, on insiste sur ce qu'a dit le Conseil privé sur l'application de l'art. 30d) de la *Loi sur la Cour de l'Échiquier*, qui donne compétence à la Cour de l'Échiquier en matière d'actions d'ordre civil dans lesquelles la Couronne est demanderesse ou requérante. Je ne considère pas que sa déclaration selon laquelle [TRADUCTION] «des actions . . . envisagées à l'al. d) se limitent à des actions portant sur des matières ressortissant au pouvoir législatif du Dominion» fasse plus qu'exprimer une restriction quant à l'étendue des domaines à l'égard desquels la Couronne du chef du Canada peut intenter une action comme demanderesse devant la Cour de l'Échiquier. La Couronne devrait de toute façon fonder son action sur une loi qui serait fédérale aux termes de cette restriction. Il est bon de rappeler que le droit relatif à la Couronne a été introduit au Canada comme partie du droit constitutionnel ou du droit public de la Grande-Bretagne; on ne peut donc prétendre que ce droit est du droit provincial. Dans la mesure où la Couronne, en tant que partie à une action, est régie par la *common law*, il s'agit de droit fédéral pour la Couronne du chef du Canada, au

subject to modification in each case by the competent Parliament or Legislature. Crown law does not enter into the present case.

Addy J. did not deal with the effect of s. 101 of the *British North America Act* upon s. 23 of the *Federal Court Act*, and appeared to assume that he had jurisdiction if the enterprise contemplated by the agreement as a whole fell within federal legislative power. As I have already indicated, the question upon which he proceeded is not reached unless the claim for relief is found to be one made "under an Act of the Parliament of Canada or otherwise". In the Federal Court of Appeal, the majority judgment of Le Dain J., which he delivered for himself and Ryan J. and which was concurred in with additional reasons by Thurlow J. (as he then was), poses the issue in terms which also overlook the words just quoted.

At page 483:

Jurisdiction under s. 23 follows if the claim for relief is under existing federal law, it does not precede the determination of that question.

It is also well to note that s. 101 does not speak of the establishment of Courts in respect of matters within federal legislative competence but of Courts "for the better administration of the laws of Canada". The word "administration" is as telling as the plural words "laws", and they carry, in my opinion, the requirement that there be applicable and existing federal law, whether under statute or regulation or common law, as in the case of the Crown, upon which the jurisdiction of the Federal Court can be exercised. Section 23 requires that the claim for relief be one sought under such law. This requirement has not been met in the present case. . . .

Applied to the present case, the test is conclusive. Be it in contract or otherwise, it is clear to me that the claim for relief in this action is not one sought under specific federal legislation. The provisions of the *Railway Act* (R.S.C. 1970, c. R-2 as amended) cited by counsel for the plaintiffs in an attempt to demonstrate that the claim for relief could be considered as flowing from this Act, do not in my view create the specific cause of action required.

I thought for a while that a distinction could be made between the *Quebec North Shore* case and the one at bar. Indeed, in the *Quebec North Shore* case, the contract on which the action was based had nothing to do with federal legislation whereas here the legal relationships between the parties were not only foreseen but, in a way, imposed on them by the provisions of the *Railway Act*. See, among others, sections 94(1) and 265 of that Act:

94. (1) The directors of the company may, at any time, make and enter into any agreement or arrangement, not inconsistent with this or the Special Act, with any other transporta-

même titre qu'il s'agit de droit provincial pour la Couronne du chef d'une province, qui, dans chaque cas, peut être modifié par le Parlement ou la législature compétente. Il n'est pas question en l'espèce de droit de la Couronne.

a Le juge Addy n'a pas étudié l'effet de l'art. 101 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* sur l'art. 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Il semble avoir présumé qu'il avait compétence si l'entreprise prévue dans l'accord relevait du pouvoir législatif fédéral. Comme je l'ai déjà souligné, il lui fallait d'abord conclure que la demande de redressement était faite «en vertu d'une loi du Parlement du Canada ou autrement». En Cour b d'appel fédérale, le jugement rendu par le juge Le Dain, rédigé en son nom et au nom du juge Ryan, le juge Thurlow (tel était alors son titre) ayant rendu des motifs concomitants, formule également la question en litige sans tenir compte de l'expression susmentionnée.

c A la page 11:

Il y a compétence en vertu de l'art. 23 si la demande de redressement relève du droit fédéral existant et non autrement.

d Il convient également de souligner que l'art. 101 ne traite pas de la création des tribunaux pour connaître des sujets relevant de la compétence législative fédérale, mais «pour la meilleure administration des lois du Canada». Le terme «administration» est aussi significatif que le mot pluriel «lois». A mon avis, ils supposent tous deux l'existence d'une législation fédérale applicable, que ce soit une loi, un règlement ou la *common law*, e comme dans le cas de la Couronne, sur lesquels la Cour fédérale peut fonder sa compétence. L'art. 23 exige que la demande de redressement soit faite en vertu de pareille loi. Cette exigence [n'est] pas remplie en l'espèce. . . .

f Appliqué au cas actuel, le critère est concluant. Que ce soit à la suite d'un contrat ou autrement, il est clair pour moi que le redressement recherché dans cette action ne l'est pas aux termes d'une loi fédérale précise. L'avocat des demandeurs a bien tenté de prouver le contraire en citant certaines dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* (S.R.C. 1970, c. R-2 et ses modifications), mais à g mon sens, elles ne créent pas la cause d'action requise.

h J'ai pensé pendant un certain temps que l'on pouvait établir une distinction entre l'affaire *Quebec North Shore* et celle en l'espèce. De fait, dans l'affaire *Quebec North Shore*, le contrat sur lequel se fondait l'action n'avait rien à voir avec une loi fédérale alors que dans l'affaire qui nous i intéresse les rapports juridiques entre les parties ont été non seulement prévus mais d'une certaine façon imposés par les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*. Voyez, entre autres, les articles 94(1) et 265 de la Loi: j

94. (1) Les administrateurs de la compagnie peuvent à toute époque faire et conclure des traités ou arrangements, non incompatibles avec la présente loi ou la loi spéciale, avec toute

tion company operating as a common carrier either in Canada or elsewhere, for the interchange of traffic and for the division and apportionment of tolls in respect of such traffic.

265. (1) All railway companies shall, according to their respective powers, afford to all persons and companies all reasonable and proper facilities for the receiving, forwarding and delivering of traffic upon and from their several railways, for the interchange of traffic between their respective railways, and for the return of rolling stock.

(2) The facilities so to be afforded shall include the due and reasonable receiving, forwarding and delivering by the company, at the request of any other company, of through traffic, and in the case of goods shipped by carload, of the car with the goods shipped therein, to and from the railway of such other company, at a through rate; and also the due and reasonable receiving, forwarding and delivering by the company, at the request of any person interested in through traffic, of such traffic at through rates.

(3) Every railway company that has or works a railway forming part of a continuous line of railway with or that intersects any other railway, or that has any terminus, station or wharf near to any terminus, station or wharf of any other railway, shall afford all due and reasonable facilities for delivering to such other railway, or for receiving from and forwarding by its railway, all the traffic arriving by such other railway without any unreasonable delay, and so that no obstruction is offered to the public desirous of using such railways as a continuous line of communication, and so that all reasonable accommodation, by means of the railways of the several companies, is, at all times, afforded to the public in that behalf.

I finally came to the conclusion, however, that the distinction between the two cases, although real, could not be brought in, in the absence of any passage in the Chief Justice's notes or any logical inference that can be drawn from his reasoning, to which such a distinction could be linked.

Since I cannot give but a negative reply to the question as to whether the claim for relief in the present action is one sought under specific federal legislation, I must conclude that this Court has no jurisdiction, under section 23 of the *Federal Court Act*, to adjudicate it.

The application will therefore be granted. As to the costs, the defendant, Canadian Pacific Limited, is entitled to its costs but only as if its motion to be struck had been made and dealt with as the first proceeding after service of the statement of claim.

autre compagnie de transport qui fonctionne à titre de transporteur en commun, au Canada ou ailleurs, pour l'échange de trafic et pour le partage et la répartition de taxes se rapportant à ce trafic.

a

265. (1) Toutes les compagnies de chemin de fer doivent, conformément à leurs pouvoirs respectifs, accorder aux particuliers et aux compagnies toutes les facilités raisonnables et convenables pour la réception, l'expédition et la livraison des marchandises à destination ou en provenance de leurs chemins de fer, et pour l'échange des transports entre leurs chemins de fer respectifs et la rentrée du matériel roulant.

b

(2) Ces facilités comprennent la réception régulière et en temps raisonnable, l'expédition et la livraison dans les mêmes conditions, par la compagnie, à la demande d'une autre compagnie, du trafic d'entier parcours, et, quand il s'agit de marchandises expédiées par wagons complets, du wagon et de son contenu à destination et en provenance du chemin de fer de cette autre compagnie, à un tarif d'entier parcours, ainsi que l'acceptation, l'expédition et la livraison régulières et en temps raisonnable de ce trafic par la compagnie à des tarifs d'entier parcours, à la demande de tout intéressé au trafic d'entier parcours.

c

d

(3) Toute compagnie de chemin de fer possédant ou exploitant un chemin de fer qui, en se reliant à une autre voie ferrée, ou en la croisant, fait partie d'un parcours ininterrompu de chemin de fer, ou qui possède une tête de ligne, une gare ou un quai à proximité d'une tête de ligne, d'une gare ou d'un quai d'un autre chemin de fer, doit accorder toutes les facilités raisonnables et voulues pour livrer à cet autre chemin de fer, ou pour en recevoir et expédier par sa propre voie, tout le trafic venant par cet autre chemin de fer, sans retard déraisonnable, et elle doit faire en sorte que le public désirant se servir de ces chemins de fer comme voie ininterrompue de communication n'y trouve pas d'obstacles à la circulation et puisse ainsi s'en servir en bénéficiant à tout moment de toutes les facilités raisonnables de transport par les voies ferrées de ces diverses compagnies.

e

f

g

h

Je conclus finalement, cependant, que la distinction entre les deux affaires, bien que réelle, ne peut être soulevée, en l'absence de passage dans les notes du juge en chef ou de conclusions logiques tirées de son raisonnement, auxquels une telle distinction pourrait se rattacher.

i

Puisque je dois répondre négativement à la question de savoir si la demande de redressement dans la présente action est faite en vertu d'une loi fédérale précise, je dois conclure que cette cour n'a pas compétence en vertu de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale* pour en décider.

j

La demande sera donc accueillie. En ce qui concerne les dépens, la défenderesse Canadien Pacifique Limitée, a droit aux siens mais seulement comme si sa requête en radiation avait été faite et décidée de la même manière que la première procédure, après signification de la déclaration.