

A-7-75

A-7-75

Canadian Pacific Limited (Appellant)

v.

Governments of Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Ontario, and the Atlantic Provinces Transportation Commission (Respondents)

Court of Appeal, Thurlow, Pratte, Heald, Urie and Ryan JJ.—Ottawa, January 24, 25, 1975.

Railways—Publication of tariff increasing freight rates—Canadian Transport Commission ordering reduction by fifty per cent—Ordering balance of increase postponed for two months—Order held invalid—Return to Commission for further consideration—National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-23, ss. 45, 46, 58, 64—Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 264, 268-270, 274-278.

Canadian Freight Association Tariff No. 1005, filed and published in accordance with Regulations of the Canadian Transport Commission, November 22, 1974, increased tolls effective January 1, 1975. The Provinces of Alberta, Saskatchewan and Manitoba applied to the Commission on December 24, 1974, for an order suspending or postponing the effective date of the tariff and enjoining the carriers from charging the rates specified. The Railway Transport Committee of the Commission ordered that the tariff was to go into effect with respect to 50 per cent of each increase in tolls and that the remaining 50 per cent was postponed to March 1, 1975. The railway companies obtained leave to appeal to the Court of Appeal, on the question "whether the Canadian Transport Commission had lawful authority to make the said order." The Canadian National Railway Company's appeal was heard at the same time as that of the present appellant company.

Held, unanimously, that the order should be set aside as invalid, and, by a majority, that the Commission, on setting the order aside, should consider whether an order ought to be made requiring a longer minimum period after the filing and publishing of the tariff, before it came into effect.

Per Thurlow J. (Heald and Urie JJ. concurring): What the Court had jurisdiction to do under section 64 of the *National Transportation Act* was simply to determine the legality of the order under appeal. The Railway Transport Committee had relied for its authority on section 275(2) of the *Railway Act* and section 58 of the *National Transportation Act*. Neither those sections nor any other section in the Acts under consideration could be read as empowering the Commission to make an order postponing the effective date of the whole or part of a tariff that had been regularly filed and published, or to set a new date for the coming into effect of the whole or part of such a tariff. But the Commission had power to grant the request of the Attorney General of Canada by making an order under section 275(2) of the *Railway Act*, enlarging the minimum period after publication of the tariff, even though that might entail the issue and filing of an amended notice. Upon the

Canadien Pacifique Limitée (Appelante)

c.

Les gouvernements de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Ontario et The Atlantic Provinces Transportation Commission (Intimés)

Cour d'appel, les juges Thurlow, Pratte, Heald, Urie et Ryan—Ottawa, les 24 et 25 janvier 1975.

Chemins de fer—Publication d'un tarif augmentant les taux de fret—La Commission canadienne des transports ordonne de réduire de cinquante pour cent cette majoration—Ordonne aussi que le reste de l'augmentation soit retardée de deux mois—Ordonnance jugée invalide—Renvoi à la Commission pour nouvel examen—Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, c. N-23, art. 45, 46, 58 et 64—Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. R-2, art. 264, 268 à 270, 274 à 278.

Le tarif n° 1005 de l'Association canadienne du trafic-marchandises, déposé et publié en conformité des règlements de la Commission canadienne des transports, le 22 novembre 1974, augmentait les taux applicables et devait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1975. Le 24 décembre 1974, les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba demandèrent à la Commission une ordonnance qui suspendrait ou retarderait l'entrée en vigueur du tarif et interdirait aux transporteurs d'exiger les taux ainsi fixés. Le Comité des transports par chemins de fer de la Commission décida, qu'à concurrence de cinquante pour cent de chaque majoration des taux, le tarif entrerait en vigueur et que les autres cinquante pour cent seraient remis au 1^{er} mars 1975. Les compagnies de chemins de fer ont obtenu l'autorisation d'interjeter appel devant la Cour d'appel fédérale sur la question de savoir si «la Commission canadienne des transports avait effectivement le pouvoir de rendre une telle ordonnance». L'appel interjeté par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada fut entendu en même temps que celui de la présente compagnie appelante.

Arrêt: à l'unanimité, l'ordonnance est invalide et doit être annulée, et, à la majorité, la Commission, en annulant l'ordonnance, devrait examiner si elle doit rendre une ordonnance exigeant une période minimale plus longue entre le dépôt et la publication du tarif et son entrée en vigueur.

Le juge Thurlow (avec l'appui des juges Heald et Urie): aux termes de l'article 64 de la *Loi nationale sur les transports*, la Cour a seulement compétence pour déterminer si l'ordonnance en cause est valide. Le Comité des transports par chemins de fer s'était appuyé sur l'article 275(2) de la *Loi sur les chemins de fer* et l'article 58 de la *Loi nationale sur les transports*. Aucun de ces articles, ni d'ailleurs aucun autre article des lois examinées, ne peut être interprété comme conférant à la Commission le pouvoir de rendre une ordonnance retardant la date d'entrée en vigueur de l'ensemble ou d'une partie d'un tarif dûment déposé et publié ou de fixer une autre date d'entrée en vigueur de l'ensemble ou d'une partie de ce tarif. Mais la Commission avait cependant le pouvoir d'accueillir la demande du procureur général du Canada en rendant une ordonnance en vertu de l'article 275(2) de la *Loi sur les chemins de fer*, augmentant la période minimale après publication du tarif,

setting aside of the invalid order, the Commission would not be *functus officio*, but could and should order whether an order of a kind contemplated by section 275(2) should be made.

Per Pratte and Ryan JJ., dissenting in part: The order under appeal should be set aside, but the Commission had no power to make an order, under section 275(2) of the *Railway Act*, in respect of a tariff that had already been properly filed and published.

APPEAL.

COUNSEL:

H. J. G. Pye, Q.C., and *J. M. Duncan* for Canadian National Railway Company.

C. R. O. Munro, Q.C., and *G. P. Miller, Q.C.*, for Canadian Pacific Ltd.

A. Garneau and *G. W. Ainslie, Q.C.*, for Attorney General of Canada.

H. Kay for Government of Alberta.

Gordon Blair, Q.C., and *J. Lemieux* for Governments of Saskatchewan and Manitoba.

D. W. Burtnick for Government of Ontario.

J. Davison and *L. J. Hayes* for The Atlantic Provinces Transportation Commission.

W. G. Burke-Robertson, Q.C., for Government of British Columbia.

J. Fortier, Q.C., for The Canadian Transport Commission.

SOLICITORS:

H. J. G. Pye, Q.C., Montreal, for Canadian National Railway Company.

C. R. O. Munro, Q.C., Montreal, for Canadian Pacific Ltd.

Deputy Attorney General of Canada for Attorney General of Canada.

Jones, Black, Gain & Laycraft, Calgary, for the Government of Alberta.

Herridge, Tolmie, Gray, Coyne & Blair, Ottawa, for the Governments of Saskatchewan and Manitoba.

Ministry of Transportation and Communications for Ontario, Downsview, Ontario, for Government of Ontario.

McInnes, Cooper & Robertson, Halifax, for the Atlantic Provinces Transportation Commission.

même si cela pouvait imposer la délivrance et le dépôt d'un avis modifié. Après l'annulation de l'ordonnance en cause, la Commission ne sera pas pour autant dépouillée de sa compétence, mais pourra et devra même décider si une ordonnance de la catégorie prévue à l'article 275(2) doit être rendue.

^a Les juges Pratte et Ryan, en partie dissidents: l'ordonnance en appel doit être annulée mais aux termes de l'article 275(2) de la *Loi sur les chemins de fer*, la Commission n'a pas le pouvoir de rendre une ordonnance sur un tarif déjà dûment déposé et publié.

^b APPEL.

AVOCATS:

^c *H. J. G. Pye, c.r.*, et *J. M. Duncan* pour la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

C. R. O. Munro, c.r., et *G. P. Miller, c.r.*, pour le Canadien Pacifique Limitée.

A. Garneau et *G. W. Ainslie, c.r.*, pour le sous-procureur général du Canada.

^d *H. Kay* pour le gouvernement de l'Alberta.

Gordon Blair, c.r., et *Jean Lemieux* pour les gouvernements de la Saskatchewan et du Manitoba.

^e *D. W. Burtnick* pour le gouvernement de l'Ontario.

J. Davison et *L. J. Hayes* pour The Atlantic Provinces Transportation Commission.

^f *W. G. Burke-Robertson, c.r.*, pour le gouvernement de la Colombie-Britannique.

J. Fortier, c.r., pour la Commission canadienne des transports.

PROCUREURS:

^g *H. J. G. Pye, c.r.*, Montréal, pour la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

C. R. O. Munro, c.r., Montréal, pour le Canadien Pacifique Limitée.

Le sous-procureur général du Canada pour le procureur général du Canada.

Jones, Black, Gain & Laycraft, Calgary, pour le gouvernement de l'Alberta.

ⁱ *Herridge, Tolmie, Gray, Coyne & Blair*, Ottawa, pour les gouvernements de la Saskatchewan et du Manitoba.

Le ministère des Transports et des Communications pour l'Ontario, Downsview (Ontario) pour le gouvernement de l'Ontario.

McInnes, Cooper & Robertson, Halifax, pour The Atlantic Provinces Transportation Commission.

Burke-Robertson, Chadwick & Ritchie,
Ottawa, for the Government of British
Columbia.

J. Fortier, Q.C., Ottawa, for The Canadian
Transport Commission.

Burke-Robertson, Chadwick & Ritchie,
Ottawa, pour le gouvernement de la
Colombie-Britannique.

J. Fortier, c.r., Ottawa, pour la Commission
canadienne des transports.

*The following are the reasons for judgment
delivered orally in English by*

THURLOW J.: This is an appeal under section 64
of the *National Transportation Act* from order
No. R-19840 granted by the Railway Transport
Committee of the Canadian Transport Commis-
sion on December 31, 1974. A similar appeal by
Canadian National Railway Company against the
same order was heard at the same time.

The order in question was made following the
hearing of an application by the Governments of
the Provinces of Alberta, Saskatchewan and
Manitoba for an order or orders suspending or
postponing the coming into effect on January 1,
1975 of Canadian Freight Association Tariff No.
1005 and all other relevant tariffs and enjoining
the carriers from charging the rates and charges
specified therein. The tariffs in question had been
filed and published on November 22, 1974 and, as
stated therein, were to become effective on Janu-
ary 1, 1975. No question was raised of any failure
by either railway company to comply with any
regulation, order or direction of the Commission
dealing with tariffs in general or these tariffs in
particular or with respect to the issue, filing or
publication of such tariffs.

The operative portion of the order granted reads
as follows:

THE COMMITTEE HEREBY ORDERS:

1. CFA Tariff No. 1005 and all other relevant tariffs to
become effective January 1st, 1975 are to go into effect as
aforesaid as to 50 per cent of each of the increases in tolls
contained therein and the effective date thereof as to the
remaining 50 per cent is postponed until March 1st, 1975.

2. The respondents shall immediately and without delay cause
such amendments to be filed and published as will give effect to
the direction contained in Clause 1; such abridgements of time
or other comparable permissions as are necessary to expedite
the same are hereby granted as No. 5301 dated December 31st,
1974.

*Ce qui suit est la version française des motifs
du jugement prononcés oralement par*

LE JUGE THURLOW: Appel est interjeté par les
présentes, en vertu de l'article 64 de la *Loi natio-
nale sur les transports*, de l'ordonnance n°
R-19840, rendue par le Comité des transports par
chemins de fer de la Commission canadienne des
transports le 31 décembre 1974. Un appel sembla-
ble interjeté de la même ordonnance par la Com-
pagnie des chemins de fer nationaux du Canada
fut entendu en même temps.

L'ordonnance en cause fut rendue à la suite de
l'audition d'une demande présentée par les gouver-
nements des provinces de l'Alberta, de la Saskat-
chewan et du Manitoba en vue d'obtenir une ou
plusieurs ordonnances qui suspendraient ou retar-
deraient l'entrée en vigueur, fixée au 1^{er} janvier
1975, du tarif n° 1005 de l'Association canadienne
du trafic-marchandises et de tout autre tarif perti-
nent, et interdiraient aux transporteurs d'exiger les
taux et prix ainsi fixés. Les tarifs en cause ont été
déposés et publiés le 22 novembre 1974 et, selon
leurs propres termes, devaient entrer en vigueur le
1^{er} janvier 1975. Il ne fut jamais question du
défaut par l'une ou l'autre des compagnies de
chemins de fer de se conformer à un règlement,
ordonnance ou instruction de la Commission trait-
tant des tarifs en général ou de ces tarifs en
particulier ou, en ce qui concerne le présent litige,
du défaut de dépôt ou de publication de ces tarifs.

Le dispositif de l'ordonnance en cause se lit
comme suit:

LE COMITÉ ORDONNE CE QUI SUIT:

1. Les taxes figurant au tarif CFA 1005 et autres tarifs
applicables, devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1975, seront
majorées à cette date de 50 p. cent, la seconde étape de
l'augmentation étant retardée jusqu'au 1^{er} mars 1975.

2. Les intimés doivent déposer et publier immédiatement les
modifications susdites qui donneront suite à la clause 1; tout
délai ou autre autorisation nécessaire pour faciliter leur mise en
œuvre sont par les présentes accordés par la Décision 5301, en
date du 31 décembre 1974.

3. The applicants and intervenors are to report on a continuing basis progress in their negotiations and/or discussions with the respondents to the Executive Director, Traffic and Tariffs Branch, Canadian Transport Commission.

4. Any breakdown in negotiations or other serious difficulty is to be reported to the Commission with reasons within 24 hours of its occurrence.

From an order of the Commission an appeal may be taken to this Court by its leave, but only on a question of law or a question of jurisdiction. In the present case the question on which the appellants sought and obtained leave to appeal is "whether the Canadian Transport Commission had lawful authority to make the said order." On such an appeal it is not the Court's function to pass upon the reasonableness or economic impact of either existing or proposed freight rates or to decide questions of the appropriateness or timing of proposed increases in them. What the Court has jurisdiction to do under section 64 is simply to determine the legality of the order under appeal.

In making it the Railway Transport Committee relied for its authority on subsection 275(2) of the *Railway Act* and section 58 of the *National Transportation Act*. The fact that the Committee relied on those provisions is not, however, as I see it, of critical importance. If the necessary authority exists under other statutory provisions the order might be justified as an exercise of such authority. But while references were made to a number of other provisions, as well as to the legislative history of the present statutes, in my opinion, none of such other provisions would justify the making of the order. Among such provisions were sections 45 and 46 of the *National Transportation Act* which confer on the Canadian Transport Commission in very broad terms jurisdiction to hear applications and make orders, *inter alia*, in respect of any matter, act or thing that by the *Railway Act* is sanctioned, required to be done or prohibited. While it may be difficult to ascertain the precise limits of powers so expressed I do not think these provisions can be held to authorize the making of orders which would have the effect of contravening what is particularly provided for in the *Railway Act*.

3. Les requérants et intervenants doivent faire régulièrement rapport, au Directeur exécutif de la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission canadienne des transports, sur le déroulement de leurs négociations et/ou discussions avec les intimés.

4. Toute rupture dans les négociations ou autre difficulté majeure doit être rapportée dans les 24 heures à la Commission, avec preuves à l'appui.

On peut interjeter appel d'une ordonnance de la Commission devant la présente Cour, sur son autorisation, mais seulement s'il s'agit d'une question de droit ou de compétence. Dans l'affaire présente, les appelants ont demandé et obtenu une autorisation d'interjeter un appel fondé sur la question de savoir si [TRADUCTION] «la Commission canadienne des transports avait effectivement le pouvoir de rendre une telle ordonnance». Dans un appel de ce genre, il n'appartient pas à la Cour de donner son opinion sur l'adéquation ou les conséquences économiques des taux de transports de marchandises existants ou prévus, ni de décider si les augmentations proposées sont appropriées ou opportunes. La compétence de la Cour en vertu de l'article 64 se limite à décider de la légalité de l'ordonnance en appel.

Le Comité des transports par chemins de fer rendit cette ordonnance en se fondant sur les pouvoirs conférés par le paragraphe 275(2) de la *Loi sur les chemins de fer* et l'article 58 de la *Loi nationale sur les transports*. Le fait que le Comité se soit fondé sur ces dispositions n'est cependant pas à mon avis d'une importance décisive. Si d'autres dispositions législatives confèrent au Comité les pouvoirs nécessaires, on peut justifier cette ordonnance en considérant que ces pouvoirs en permettent la délivrance. Cependant, bien qu'on ait mentionné un certain nombre d'autres dispositions, ainsi que les origines législatives des lois actuelles, aucune autre disposition ne pourrait à mon avis servir de fondement à cette ordonnance. Parmi ces dispositions, se trouvent les articles 45 et 46 de la *Loi nationale sur les transports* qui confèrent à la Commission canadienne des transports, en termes très larges, la compétence pour entendre des demandes et rendre des ordonnances portant notamment sur toute affaire, chose ou action que la *Loi sur les chemins de fer* défend, autorise ou prescrit. Même s'il est peut-être difficile de délimiter précisément les pouvoirs ainsi conférés, je ne pense pas qu'il soit possible de considérer ces dispositions comme autorisant le

Before reading section 275 it may be useful to read several other provisions of the *Railway Act* relating to freight tariffs which provide the context in which section 275 appears.

Under the title *Tariffs—General Provisions* subsection 268(1) provides that:

268. (1) Every company shall file with the Commission the freight classification that shall govern its tariffs of tolls and shall maintain such tariffs of tolls as will, in conjunction with a freight classification, provide published tolls applicable between any two points on its line in Canada.

269. (1) The company or the directors of the company, by by-law or any officer of the company who is thereunto authorized by a by-law of the company or directors may from time to time prepare and issue tariffs of the tolls to be charged in respect of the railway owned or operated by the company, and may specify the persons to whom, the place where, and the manner in which, such tolls shall be paid.

(2) The tolls may be either for the whole or for any particular portion of the railway.

(3) A by-law mentioned in subsection (1) shall be filed with the Commission.

(4) Except as otherwise authorized by this Act, the company shall not charge any tolls except tolls specified in a tariff that has been filed with the Commission and is in effect.

(5) The Commission may, with respect to any tariff of tolls or classifications, make regulations fixing and determining the time when, the place where, and the manner in which the tariff shall be filed, published, kept open for public inspection, and amended, consolidated, superseded or cancelled.

(6) Notwithstanding section 3, the power given by this Act to the company to fix, prepare and issue tariffs, tolls and rates, and to change and alter the same, is not limited or in any manner affected by any Act of the Parliament of Canada or by any agreement made or entered into pursuant thereto, whether general in application or special and relating only to any specific railway or railways, except the *Maritime Freight Rates Act*, Term 32 of the Terms of Union of Newfoundland with Canada, and Part IV of the *Transport Act*. R.S., c. 234, s. 326; 1966-67, c. 69, s. 49.

270. All tariff by-laws and tariffs of tolls shall be in such form, size and style, and give such information, particulars and details, as the Commission may, by regulation, or in any case, prescribe. R.S., c. 234, s. 327.

Under the title *Freight Tariffs* subsection 274(1) provides:

Comité à rendre des ordonnances qui auraient pour effet de contredire ce qui est expressément prévu par la *Loi sur les chemins de fer*.

Avant de citer l'article 275, il est peut-être utile de rappeler diverses autres dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* concernant les tarifs de transports des marchandises et formant le contexte de cet article.

Sous le titre *Tarifs—dispositions générales*, le paragraphe 268(1) prévoit que:

268. (1) Chaque compagnie doit déposer à la Commission la classification des marchandises à laquelle doivent être subordonnés ses tarifs de taxes et doit maintenir les tarifs de taxes qui, conjointement avec une classification de marchandises, prévoient les taxes publiées applicables de tout point à tout autre point de sa ligne au Canada.

269. (1) La compagnie ou ses administrateurs, par règlement, ou un fonctionnaire de la compagnie autorisé par règlement de cette dernière ou de ses administrateurs, peut, quand il y a lieu, préparer et publier des tarifs des taxes à percevoir relativement au chemin de fer que la compagnie possède ou tient en service, et peut spécifier à quelles personnes, en quel endroit et de quelle manière ces taxes doivent se payer.

(2) Ces taxes peuvent s'appliquer à tout le parcours ou à une partie du chemin de fer.

(3) Un règlement mentionné au paragraphe (1) doit être déposé à la Commission.

(4) Sauf autorisation contraire découlant de la présente loi, la compagnie ne doit pas imposer de taxes à l'exception des taxes spécifiées dans un tarif qui a été déposé à la Commission et est en vigueur.

(5) La compagnie peut, relativement à tout tarif de taxes ou classifications, établir des règlements fixant et déterminant à quelle époque, en quel endroit et de quelle manière le tarif doit être déposé, publié et tenu à la disposition du public, et modifié, consolidé, remplacé ou annulé.

(6) Nonobstant les dispositions de l'article 3, le pouvoir que la présente loi attribue à la compagnie de fixer, préparer et émettre des tarifs, taxes et taux, et de les changer et les modifier, n'est pas limité ni d'aucune façon atteint par une loi quelconque du Parlement du Canada, ni par un traité conclu ou passé en conformité d'une telle loi, qu'elle soit générale ou spéciale dans son application et qu'elle ait trait à un seul ou à plusieurs chemins de fer particuliers, à l'exception de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes*, de la clause 32 des Conditions de l'Union de Terre-Neuve au Canada, et de la Partie IV de la *Loi sur les transports*. S.R., c. 234, art. 326; 1966-67, c. 69, art. 49.

270. Tous les règlements de tarifs et tous les tarifs de taxes doivent avoir la forme, le modèle et le format, et contenir les renseignements et détails que la Commission peut prescrire par voie de règlement ou dans un cas particulier. S.R., c. 234, art. 327.

Sous le titre *Tarifs des marchandises*, le paragraphe 274(1) dispose que:

274. (1) The tariffs of tolls that the company is authorized to issue under this Act for the carriage of goods between points on the railway are

- (a) class rate tariffs;
- (b) commodity rate tariffs;
- (c) competitive rate tariffs; and
- (d) special arrangements tariffs.

276. (1) Except as otherwise provided by this Act all freight rates shall be compensatory; and the Commission may require the company issuing a freight tariff to furnish to the Commission at the time of filing the tariff or at any time, any information required by the Commission to establish that the rates contained in the tariff are compensatory.

277. (1) The Commission may disallow any freight rate that after investigation the Commission determines is not compensatory.

I pause to observe that in general the scheme of these provisions is to leave it to the railway companies to fix the tolls which they will charge, though the procedure for filing and publishing the tariffs of such tolls, as well as the information to be provided in the tariffs is subject to regulation both under particular provisions of the statute and by regulations which may be made by the Commission under the authority of the statute. The scheme also provides that the only tolls that the company may charge are those which have been fixed in accordance with the statutory procedure. There is no general power vested in the Commission either to disallow a tariff of tolls or to disallow a tariff and substitute another therefor. In the particular situations referred to in section 264 and subsection 265(8) power to disallow and require substitutions is conferred and in the situation in which subsection 277(1) applies there is power to disallow. Under section 278 there is a procedure by which a shipper may apply for relief in a particular situation from tolls, with which he is dissatisfied and under section 23 of the *National Transportation Act* there is also power to require the removal of prejudicial features in tolls on an appeal therefrom after the investigation referred to in that provision has been held. None of these provisions is, however, applicable in the present situation. Nor is there any general power to suspend or postpone the coming into effect of tariffs.

274. (1) Suivent les tarifs des taxes que la compagnie est autorisée à émettre en vertu de la présente loi pour le transport de marchandises entre des points situés sur le chemin de fer:

- a) les tarifs de taux de catégorie;
- b) les tarifs de taux sur un produit désigné;
- c) les tarifs de taux de concurrence; et
- d) les tarifs relevant d'arrangements spéciaux.

276. (1) Sauf dispositions différentes de la présente loi, tous les taux de transport de marchandises doivent être compensatoires; et la Commission peut sommer la compagnie qui émet un tarif-marchandises de lui communiquer, lors du dépôt du tarif ou à toute autre époque, tous renseignements exigés par la Commission pour établir que les taux figurant dans ce tarif sont compensatoires.

277. (1) La Commission peut rejeter tout taux de transport de marchandises qu'elle estime, après enquête, n'être pas compensatoire.

Je m'arrête ici pour faire remarquer qu'en règle générale, l'économie de ces dispositions tend à laisser aux compagnies de chemins de fer la détermination des taxes qu'elles exigeront, bien que la procédure de dépôt et de publication des tarifs de taxes, ainsi que les renseignements à fournir dans lesdits tarifs soient régis par des dispositions particulières de la Loi et par des règlements éventuellement établis par la Commission en vertu des pouvoirs conférés par ladite loi. Ces dispositions prévoient aussi que la compagnie ne peut exiger que des taxes déterminées en conformité de la procédure statutaire. La Commission ne dispose d'aucun pouvoir général pour refuser un tarif de taxes ou le rejeter et le remplacer par un autre. Le pouvoir de rejeter ces tarifs et d'exiger des substitutions lui est conféré dans les cas particuliers prévus à l'article 264 et au paragraphe 265(8) et celui de rejeter des tarifs lui est conféré dans les cas particuliers prévus au paragraphe 277(1). L'article 278 prévoit une procédure par laquelle un expéditeur dans un cas particulier peut demander un redressement relativement aux taux de transport dont il n'est pas satisfait et l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* autorise toute personne à interjeter appel de certains taux et à demander la suppression de leurs caractéristiques préjudiciables, après la tenue de l'enquête prévue à cet article. Cependant aucune de ces dispositions ne s'applique à l'espèce. En outre, il n'existe aucun pouvoir général de suspendre ou retarder l'entrée en vigueur de tarifs.

I turn now to section 275. It reads:

275. (1) Every freight tariff and every amendment of a freight tariff shall be filed and published, and notice of the issue thereof and of cancellation of any such tariff or any portion thereof shall be given in accordance with regulations, orders or directions made by the Commission.

(2) Unless otherwise ordered by the Commission, when any freight tariff advances any toll previously authorized to be charged under this Act, the company shall in like manner file and publish such tariff at least thirty days before its effective date.

(3) A freight tariff that reduces any toll previously authorized to be charged under this Act may be acted upon and put into operation immediately on or after the issue of the tariff and before it is filed with the Commission.

(4) Where a freight tariff is filed and notice of issue is given in accordance with this Act and the regulations, orders and directions of the Commission, the tolls therein shall, unless and until they are disallowed by the Commission, be conclusively deemed to be the lawful tolls and shall take effect on the date stated in the tariff as the date on which it is to take effect, and the tariff supersedes any preceding tariff, or any portion thereof, in so far as it reduces or advances the tolls therein; and the company shall thereafter, until such tariff expires, or is disallowed by the Commission, or is superseded by a new tariff, charge the tolls as specified therein. R.S., c. 234, s. 333; 1966-67, c. 69, s. 52.

As the power to make regulations respecting the filing and publication etc., of tariffs is conferred by subsection 269(5), and power to make regulations of general application or to give orders or directions in a particular case as to the form, style, details, etc., of tariffs is conferred by section 270, I do not regard subsection 275(1) as re-conferring on the Commission power to make regulations, orders or directions. I read it as simply saying that tariffs are to be filed and published, and notice of their issue and cancellation are to be given, in accordance with such regulations, orders or directions as have been lawfully made under the authority of other statutory provisions. Moreover, it is apparent from reading section 275 as a whole that nothing in subsection 275(1) requires that the filing and publication be made or completed before the tariff becomes effective.

In this context what subsection 275(2) appears to me to do is to require that whenever a tariff advances a toll previously in effect the company must file and publish it for a minimum period of thirty days prior to its coming into effect, unless

Je cite maintenant l'article 275.

275. (1) Tout tarif de marchandises et chaque modification d'un tarif de marchandises doivent être déposés et publiés, et un avis de leur émission et de l'annulation de tout semblable tarif ou partie de tarif doit être donné conformément aux règlements, ordres ou instructions édictés par la Commission.

(2) Sauf ordre contraire de la Commission, lorsqu'un tarif-marchandises majore une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi, la compagnie doit de la même manière déposer et publier ce tarif au moins trente jours avant la date de son entrée en vigueur.

(3) Un tarif-marchandises qui réduit une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi peut devenir applicable et être appliqué dès l'émission du tarif avant même d'avoir été déposé à la Commission.

(4) Lorsqu'un tarif de marchandises est déposé et qu'un avis de son émission est donné conformément à la présente loi et aux règlements, ordres et instructions de la Commission, les taxes y prévues, à moins que la Commission ne les rejette, et tant qu'elle ne l'aura pas fait, sont péremptoirement censées être les taxes licites et doivent prendre effet à la date mentionnée dans le tarif comme étant la date où elles doivent prendre effet, et le tarif remplace tout tarif antérieur ou toute partie d'un tel tarif dans la mesure où il réduit ou majore les taxes y prévues; et la compagnie doit par la suite imposer les taxes qui y sont spécifiées jusqu'à ce que ledit tarif expire, ou que la Commission le rejette ou qu'un autre tarif le remplace. S.R., c. 234, art. 333; 1966-67, c. 69, art. 52.

Le paragraphe 269(5) confère le pouvoir d'établir des règlements relativement au dépôt et à la publication (etc.) de tarifs, et l'article 270, le pouvoir d'établir des règlements d'application générale, de rendre des ordonnances ou donner des directives dans un cas particulier sur leur forme, leur modèle, leur contenu, etc. . . . Je ne peux donc pas considérer que le paragraphe 275(1) confère à nouveau à la Commission le pouvoir d'établir des règlements, de rendre des ordonnances ou de donner des instructions. A mon avis, il prévoit simplement que les tarifs doivent être déposés et publiés et qu'il faut donner avis de leur émission et de leur annulation, en conformité des règlements, ordonnances ou instructions légalement édictées en vertu des pouvoirs conférés par d'autres dispositions législatives. En outre, il ressort de la lecture de l'article 275, pris globalement, que rien dans son paragraphe (1) n'exige que le dépôt et la publication soient effectués ou terminés avant l'entrée en vigueur du tarif.

Dans ce contexte, il me semble que le paragraphe 275(2) exige de la compagnie, lorsqu'un tarif majore une taxe antérieurement autorisée, qu'elle le dépose et le publie pendant une période d'au moins trente jours avant la date de son entrée en

otherwise ordered by the Commission. The whole subject matter of this subsection is the manner and time period of the required filing and publication of tariffs which advance existing tolls and the power of the Commission under it to order otherwise must, as I see it, be limited to the same subject matter. It follows in my opinion that the effect of the exception in its context is not to confer a general power on the Commission to make any order that it may consider expedient but simply a power to order a different manner of filing and publishing a tariff from that called for by subsection 275(1) and to reduce the thirty day period or absolve the company from filing or publishing the tariff in advance of its coming into effect. The language of the subsection is, in my opinion, also broad enough to authorize an order to increase the minimum period prescribed by the subsection but I do not think it can be read as empowering the Commission to make an order postponing the effective date of the whole or part of a tariff which has been regularly filed and published or to set a new date for the coming into effect of the whole or part of such a tariff.

That, however, is what paragraph 1 of the order under appeal purports to do as to 50 per cent of the proposed increase. The other paragraphs of the order, in my opinion, are simply incidental to paragraph 1, paragraph 2 for the purpose of regularizing the result contemplated by paragraph 1, and paragraphs 3 and 4 to exert some persuasive force on the railway companies to negotiate with the respondent Provinces as the Commission wished them to do. The substance of the whole of the order is not that of an order relating to the manner and minimum period for the filing and publication of a tariff and in my opinion it is not authorized by the subsection. On this point I agree with the submission of counsel for the appellant that such an order would be one applying to the filing and publication of the tariff as a whole which had been filed and not to some new tariff or tariffs not then in existence pertaining to 50 per cent of the increases in the tolls and the fixing of the date for the coming into force of such new tariffs would have been left to the railway companies. I am also of the opinion that paragraphs (3)

vigueur, à moins que la Commission n'en dispose autrement. L'objet de ce paragraphe consiste à prévoir la procédure et les délais du dépôt et de la publication obligatoires des tarifs lorsqu'ils majoreraient les taxes existantes et aux termes de ce paragraphe, le pouvoir de la Commission d'en disposer autrement se limite, à mon avis, au même sujet. Il s'ensuit donc à mon sens que l'exception dans son contexte n'accorde à la Commission un pouvoir général de rendre toute ordonnance qu'elle pourrait considérer utile, mais lui confère simplement le pouvoir de prescrire une procédure de dépôt et de publication d'un tarif différente de la procédure prévue au paragraphe 275(1), d'éliminer la période de trente jours ou de dispenser la compagnie du dépôt et de la publication du tarif avant son entrée en vigueur. L'énoncé du paragraphe est, à mon avis, assez large pour autoriser la Commission à rendre une ordonnance augmentant la période minimale qui y est prévue, mais je ne pense pas possible de l'interpréter comme conférant à la Commission le pouvoir de rendre une ordonnance retardant la date d'entrée en vigueur d'une partie ou de l'ensemble d'un tarif dûment déposé et publié ou de fixer une nouvelle date pour l'entrée en vigueur de l'ensemble ou d'une partie de ce tarif.

C'est cependant le résultat du paragraphe 1 de l'ordonnance en appel, en ce qui concerne 50 pour cent de l'augmentation projetée. Les autres paragraphes de l'ordonnance ne sont à mon avis que des dispositions incidentes: le paragraphe 2 vise la régularisation des conséquences du paragraphe 1 et les paragraphes 3 et 4 ont pour but d'exercer une certaine pression sur les compagnies de chemins de fer pour qu'elles négocient avec les provinces intimées selon les souhaits de la Commission. Le fond même de cette ordonnance, prise dans son ensemble, ne porte pas sur la procédure à suivre pour le dépôt et la publication d'un tarif, ni sur la période minimale prévue; à mon avis elle n'appartient pas à la catégorie d'ordonnances que la Commission est autorisée à rendre en vertu de ce paragraphe. A ce sujet, je souscris à la prétention de l'avocat de l'appelante selon laquelle une telle ordonnance serait de celles qui s'appliquent au dépôt et à la publication de l'ensemble d'un tarif déjà déposé et non à un ou plusieurs tarifs nouveaux, non encore en vigueur, concernant 50 pour cent des augmentations de taxes; la détermination

and (4) are open to the further objection that the Commission had no jurisdiction to order anyone to report on the progress of negotiations in such a situation. Nor is there anything in section 58 of the *National Transportation Act* or in section 48 of that Act, to which reference was made in the Commission's reasons, which would support the order. It follows in my opinion that the order should be set aside.

The matter, however, does not end there. While the applications to the Commission asked for an order suspending or postponing the coming into effect of the tariffs, which was relief that the Commission was not authorized to grant, under section 58 of the *National Transportation Act* the Commission could grant any relief within its powers which it considered appropriate, whether asked for or not, and counsel for the Attorney General of Canada has asked that the matter be referred back to the Commission to consider whether an order under subsection 275(2) should be made requiring a larger minimum period for filing and publishing the tariff before it comes into effect. The answer of counsel for the appellant to this is that an order under subsection 275(2) made after the filing and issuing of notice of the tariff in accordance with the regulations then in effect would retrospectively affect rights of the appellant, which had become vested, to charge the tolls from the effective date stated in the tariff and that subsection 275(2) should not be construed so as to authorize the making of an order having such retrospective effect. He also submitted that the wording of subsection 275(4)

... where a freight tariff is filed and notice of issue is given in accordance with this Act and the regulations, orders and directions of the Commission . . .

refers to regulations, orders and directions in effect at that time and not to orders which may be made afterwards.

In my opinion it begs the question to say that an order under subsection 275(2) would operate retrospectively in derogation of vested rights if it were made after a tariff has been filed and notice of its issue has been given in accordance with the Act and the regulations, etc., of the Commission,

de la date d'entrée en vigueur de ces nouveaux tarifs aurait été laissée aux compagnies de chemins de fer. Je suis aussi d'avis que les paragraphes (3) et (4) soulèvent une autre objection, savoir que a Commission n'a pas la compétence pour ordonner à qui que ce soit de lui rendre compte du déroulement des négociations dans une telle situation. Rien non plus dans les articles 58 ou 48 de la *Loi nationale sur les transports*, dont il était fait mention dans les motifs de la Commission, ne peut servir de fondement à une telle ordonnance. Je conclus donc que l'ordonnance doit être annulée.

L'affaire cependant ne s'arrête pas là. Même si les requêtes présentées à la Commission demandaient une ordonnance suspendant ou retardant l'entrée en vigueur des tarifs, redressement que la Commission n'était pas autorisée à accorder, l'article 58 de la *Loi nationale sur les transports* autorisait cependant la Commission à accorder, dans la limite de ses pouvoirs, tout redressement qu'elle considérait approprié, qu'il lui ait été demandé ou non; l'avocat du procureur général du Canada a demandé le renvoi de l'affaire à la Commission afin qu'elle décide si elle doit rendre une ordonnance en vertu du paragraphe 275(2) exigeant l'extension de la période minimale de dépôt et de publication du tarif avant son entrée en vigueur. L'avocat de l'appelante répondit à cela qu'une ordonnance rendue en vertu du paragraphe 275(2), après le dépôt et la signification du tarif en conformité des règlements alors en vigueur, porterait rétroactivement atteinte au droit acquis de l'appelante d'exiger les taxes majorées à partir de la date d'entrée en vigueur fixée dans le tarif et que le paragraphe 275(2) ne devrait pas être interprété comme autorisant la Commission à rendre une ordonnance ayant un effet rétroactif. Il prétendit aussi que l'énoncé du paragraphe 275(4)

... lorsqu'un tarif de marchandises est déposé et qu'un avis de son émission est donné conformément à la présente loi et aux règlements, ordres et instructions de la Commission . . .

couvre les règlements, ordres et instructions en vigueur à cette époque et non les ordonnances i pouvant être rendues ultérieurement.

A mon avis cela revient à tenir pour vrai, sans preuve, qu'une ordonnance rendue en vertu du paragraphe 275(2) aurait un effet rétroactif, par dérogation aux droits acquis, si elle était rendue après le dépôt du tarif et la signification d'un avis de son émission en conformité de la Loi et des

for the question is whether an order under subsection 275(2) made after the filing and notice is an order within the meaning of subsection 275(4) in accordance with which the filing and notice must comply. If it is such an order, no right could become vested until it was complied with or, to put it another way, any vesting of rights would never have become absolute but would at all times have been liable to be defeated by the making of an order under subsection 275(2). The critical question is thus whether subsection 275(4) refers to such an order.

On this point the language of subsection 275(4) appears at first reading to support the appellant's contention. But if his contention is correct, as a practical matter, it is only the railway company that can ever apply for an order under subsection 275(2) as it alone knows what increases it will propose to put into effect, and when, and after the tariffs have been filed and notice of them given it will be too late for anyone else to secure an order requiring a longer period. That seems to me to be a conclusion which on its own account ought to be avoided, if it can be, by any reasonable interpretation of the statute but also because it appears to me to thwart the scheme of sections 45 and 46 of the *National Transportation Act* under which the Commission is given jurisdiction to inquire into, hear, and determine a request for and make any order that by law it is authorized to make or give—which, in my opinion, includes an order under subsection 275(2) increasing the minimum period—on an application by or on behalf of any interested party, or, under section 48, of its own motion. It appears to me to involve no strain on the natural meaning of the language of subsection 275(4) to read the expression “where a freight tariff is filed and notice of issue is given in accordance with the Act, and the regulations, orders and directions of the Commission” as meaning filed for the period of time required by the Act, regulations, orders, etc. I am accordingly of the opinion that the Commission has power to make an order under subsection 275(2) enlarging the minimum period mentioned therein after the tariff has been filed, etc., even though, as filed, it states an effective date which will have to be altered by the company to an extent sufficient to permit of compliance with the order. That may entail the issue and filing

règlements, etc., de la Commission, alors qu'il faut déterminer si l'ordonnance rendue en vertu du paragraphe 275(2) après le dépôt et la signification était une ordonnance au sens du paragraphe 275(4) en conformité duquel devraient être effectués le dépôt et la signification. Si tel était le cas, la dévolution de ces droits dépendrait de l'application de l'article ou, en d'autres termes, elle ne deviendrait jamais absolue, mais serait à tout moment susceptible de rejet par ordonnance rendue en vertu du paragraphe 275(2). Il faut donc décider si cette ordonnance relève du paragraphe 275(4).

A cet égard, l'énoncé du paragraphe 275(4) semble à première vue appuyer la prétention de l'appelante. Si sa prétention est fondée, seule la compagnie de chemins de fer, à toutes fins pratiques, peut demander une ordonnance en vertu du paragraphe 275(2) puisque seule la compagnie sait de quelle augmentation elle demandera l'application; lorsque les tarifs ont été déposés et lorsqu'un avis de leur émission a été donné, il est trop tard pour demander une ordonnance exigeant un plus grand délai. Il me semble qu'il s'agisse là d'une conclusion à éviter en soi si possible, en s'appuyant sur une interprétation raisonnable de la Loi, d'autant plus qu'elle contredit à mon avis l'économie même des articles 45 et 46 de la *Loi nationale sur les transports*. Ces articles autorisent la Commission à instruire, entendre et juger toute requête présentée par les intéressés ou en leur nom, ou, en vertu de l'article 48, de son propre chef, et, à l'occasion de ces requêtes, à rendre toute ordonnance qu'elle est autorisée à rendre, ce qui, à mon avis, inclut une ordonnance en vertu du paragraphe 275(2) augmentant la période minimale. Il me semble que ce n'est aucunement forcer le sens naturel de l'énoncé du paragraphe 275(4) que de considérer l'expression «lorsqu'un tarif de marchandises est déposé et qu'un avis de son émission est donné conformément à la présente loi et aux règlements, ordres et instructions de la Commission» comme signifiant, déposé pendant la période de temps fixée par la Loi, les règlements, les ordonnances, etc. Je suis donc d'avis que la Commission a le pouvoir de rendre une ordonnance en vertu du paragraphe 275(2) pour allonger la période minimale fixée audit article, après le dépôt du tarif, etc., même si, une fois déposé, ce tarif fixe une date d'entrée en vigueur que la

of an amended notice but I do not regard that as a matter of critical or practical importance.

I have had some doubt as to whether, since the January 1st, 1975 effective date stated in the tariff has passed, an order could now be made under subsection 275(2) but since the Commission had before it prior to that date the application of the Provinces, on which it could have granted an order of the kind contemplated by subsection 275(2), it appears to me that upon the setting aside of the order which was made, the Commission will not be *functus officio* but can and should consider whether an order of a kind contemplated by subsection 275(2) should be made.

I would allow the appeal and certify to the Commission that it is the opinion of the Court that the order under appeal is invalid and should be set aside and that upon setting it aside the Commission can and should consider whether an order of a kind contemplated by subsection 275(2) ought to be made.

No costs should be awarded to any party.

* * *

The following are the reasons for judgment delivered orally in English by

PRATTE J.: I agree with my brother Thurlow that the appeal should succeed and that the order of the Commission should be set aside. However, I do not share his opinion that the Commission had, when it disposed of the respondent's application, and that it still has, the power to make an order under section 275(2) of the *Railway Act* in respect of the tariff filed by the appellant.

In my view, section 275(2), when it is read in its context and against its historical background, does not authorize the making of an order in respect of a tariff that has already been filed. If that section were to be interpreted otherwise, it would lead to the result that a tariff, filed and published on the date prescribed by the statute, could later be

compagnie devra modifier de manière à pouvoir se conformer à ladite ordonnance. Cela peut entraîner la délivrance et le dépôt d'un avis modifié ce qui, à mon avis, est sans grande importance pratique.

Puisque la date d'entrée en vigueur fixée dans les tarifs, soit le 1^{er} janvier 1975, est déjà passée, la question de savoir si une ordonnance pouvait maintenant être rendue en vertu du paragraphe 275(2) a soulevé quelques doutes dans mon esprit; mais puisque les provinces avaient déposé leurs demandes auprès de la Commission avant cette date et puisque la Commission aurait pu accorder une ordonnance de la catégorie prévue au paragraphe 275(2), il me semble qu'après l'annulation de l'ordonnance en cause, la Commission ne sera pas pour autant dépouillée de sa compétence, mais pourra et devra même examiner si une ordonnance de la catégorie prévue au paragraphe 275(2) doit être rendue.

J'accueillerais donc l'appel et signifierais à la Commission notre opinion selon laquelle l'ordonnance en appel est invalide et doit être annulée et qu'à la suite de l'annulation de cette ordonnance, il incombe à la Commission d'examiner si une ordonnance de la catégorie prévue au paragraphe 275(2) doit être rendue.

Aucuns dépens ne seront adjugés aux parties.

* * *

Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés oralement par

LE JUGE PRATTE: J'estime, comme mon collègue le juge Thurlow, que cet appel doit être accueilli et que l'ordonnance de la Commission doit être annulée. Cependant, je ne partage pas son opinion lorsqu'il affirme que la Commission, au moment où elle statuait sur la demande des intimés, avait, et possède encore, le pouvoir de rendre une ordonnance en vertu de l'article 275(2) de la *Loi sur les chemins de fer* concernant le tarif déposé par l'appelante.

A mon avis, l'article 275(2), lu dans son contexte et examiné à la lumière de ses origines, n'autorise pas la Commission à rendre une ordonnance concernant un tarif déjà déposé. Si l'on devait interpréter cet article autrement, il en résulterait que la Commission pourrait déclarer qu'un tarif, déposé et publié à la date prescrite par la

declared by the Commission to have been filed and published too late and, for that reason, deprived of any effect. Such a result I consider to be unacceptable.

For these reasons I would only allow the appeal and certify to the Commission the opinion that the order under appeal was made without jurisdiction and should be set aside.

* * *

The following are the reasons for judgment delivered orally in English by

HEALD J.: I have read the reasons of my brother Thurlow. I agree with those reasons and concur in the disposition which he proposes to make of subject applications.

* * *

The following are the reasons for judgment delivered orally in English by

URIE J.: I agree with the conclusions reached by my brother Thurlow as well as his reasons therefor, and concur in the disposition of the appeal proposed by him.

* * *

The following are the reasons for judgment delivered orally in English by

RYAN J.: I agree with my brother Thurlow J. that Order No. R-19840 granted by the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission on December 31, 1974 should be set aside.

I do not agree, however, that the matter should be referred back to the Commission to consider whether an order under subsection 275(2) of the *Railway Act* should be made requiring a longer minimum period for filing and publishing the tariff before it comes into effect.

The effective date of the tariff in question is the date fixed by Tariff No. 1005 which was filed and notice of issue given in accordance with the *Railway Act*. It was not suggested that at the time of filing there was any failure to comply with any applicable regulation. There was also no submis-

Loi, l'a été trop tard et qu'il est, pour cette raison, privé de tout effet. J'estime qu'un tel résultat est inacceptable.

^a Pour tous ces motifs je m'en tiendrais à accueillir l'appel et à signifier à la Commission l'opinion que l'ordonnance en appel ne relevait pas de sa compétence et doit être annulée.

^b * * *

Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés oralement par

^c LE JUGE HEALD: J'ai lu les motifs prononcés par mon collègue le juge Thurlow, et j'y souscris ainsi qu'à la décision qu'il propose en l'espèce.

* * *

^d *Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés oralement par*

^e LE JUGE URIE: Je souscris aux conclusions de mon collègue le juge Thurlow, aux motifs qu'il a prononcés ainsi qu'à la décision qu'il propose dans cet appel.

* * *

^f *Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés oralement par*

^g LE JUGE RYAN: Je souscris à la conclusion de mon collègue le juge Thurlow selon laquelle l'ordonnance n° R-19840 rendue par le Comité des transports par chemins de fer de la Commission canadienne des transports le 31 décembre 1974 doit être annulée.

^h Je ne pense pas cependant que l'affaire devrait être renvoyée à la Commission afin qu'elle considère si elle devrait rendre une ordonnance en vertu du paragraphe 275(2) de la *Loi sur les chemins de fer* imposant une période minimale plus longue pour le dépôt et la publication du tarif avant son ⁱ entrée en vigueur.

^j La date d'entrée en vigueur du tarif en cause est la date fixée par le tarif n° 1005 qui fut déposé et pour lequel un avis d'émission a été donné en conformité de la *Loi sur les chemins de fer*. Rien dans les plaidoiries n'indique qu'au moment du dépôt, l'on avait omis de se conformer à un règle-

sion that at the time of filing any order of the Commission had altered the filing period of at least thirty days before the effective date of the tariff. The question now is whether the Commission, acting on the application of the Governments of the Provinces of Alberta, Saskatchewan and Manitoba, which application was made on December 24, 1974, could have made an order extending the minimum filing period of at least thirty days. The effective date of the tariff was January 1, 1975, the date specified in Tariff No. 1005. I find it difficult to see how, at that stage, the Commission could have made an order requiring filing and publication at a time which would extend beyond the date at which the tariff was in fact filed. The only order, it seems to me, that the Commission could have made at that time to give effect to the objects sought by the applicant Governments would have been the sort of order that it did make, an order postponing the effective date. I do not find in subsection 275(2) or elsewhere in relevant legislation any authority to make such an order.

I would therefore allow the appeal and certify to the Commission our opinion that Order No. R-19840 was made without lawful authority.

ment en vigueur ou qu'une ordonnance de la Commission avait modifié la période prévue pour le dépôt, savoir au moins trente jours avant la date d'entrée en vigueur du tarif. La question à trancher maintenant est de savoir si la Commission, sur la demande présentée le 24 décembre 1974 par les gouvernements des provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, aurait pu rendre une ordonnance prorogeant la période de dépôt minimale d'au moins trente jours. La date d'entrée en vigueur du tarif était fixée au 1^{er} janvier 1975, dans le tarif n° 1005. Je vois difficilement comment à ce stade, la Commission aurait pu rendre une ordonnance imposant le dépôt et la publication à une époque qui s'étendrait au-delà de la date à laquelle le tarif fut effectivement déposé. La seule ordonnance à mon avis que la Commission aurait pu rendre à cette époque pour atteindre les buts recherchés par les gouvernements requérants aurait été une ordonnance similaire à celle qu'elle a rendue, soit une ordonnance retardant la date d'entrée en vigueur. Je ne trouve pas au paragraphe 275(2) ni dans aucun autre texte législatif pertinent des dispositions autorisant une telle ordonnance.

J'accueillerais donc l'appel et signifierais à la Commission notre opinion selon laquelle elle a rendu l'ordonnance n° R-19840 sans en avoir légalement le pouvoir.