

T-2216-01
2002 FCT 1089

T-2216-01
2002 CFPI 1089

Herrenknecht Tunnelling Systems USA Inc. and Danzas Inc. doing business as Danzas AEI Intercontinental (previously Danzas (Canada) Ltd.)
(Applicants) (Plaintiffs)

Herrenknecht Tunnelling Systems USA Inc. et Danzas Inc. faisant affaires sous le nom de Danzas AEI Intercontinental (auparavant Danzas (Canada) Ltd.)
(requérantes) (demanderesses)

v.

c.

Canadian Pacific Railway Company, Canadian Pacific Railway Limited and RaiLink Canada Ltd.
(Respondents) (Defendants)

Canadien Pacifique, Canadien Pacifique Limitée et RaiLink Canada Ltd.
(intimées) (défenderesses)

INDEXED AS: HERRENKNECHT TUNNELLING SYSTEMS USA INC. v. CANADIAN PACIFIC RAILWAY CO. (T.D.)

RÉPERTORIÉ: HERRENKNECHT TUNNELLING SYSTEMS USA INC. c. CANADIEN PACIFIQUE (1^{re} INST.)

Trial Division, Gibson J.—Vancouver, September 23; Ottawa, October 21, 2002.

Section de première instance, juge Gibson—Vancouver, 23 septembre; Ottawa, 21 octobre 2002.

Federal Court Jurisdiction — Trial Division — Motion for determination Court had jurisdiction to entertain action under Federal Court Act, s. 23, Canada Transportation Act, ss. 113(1), 116(5), Constitution Act, 1867, s. 92 — Application of test for jurisdiction set out in ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al. — Court having jurisdiction to entertain action.

Compétence de la Cour fédérale — Section de première instance — Requête visant à obtenir une décision selon laquelle la Cour a compétence pour connaître de l'action présentée en vertu de l'art. 23 de la Loi sur la Cour fédérale, des art. 113(1) et 116(5) de la Loi sur les transports au Canada et de l'art. 92 de la Loi constitutionnelle de 1867 — L'application du critère servant à déterminer la compétence est énoncée dans l'arrêt ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre — La Cour a compétence pour connaître de l'action.

This was a motion for a determination that the Federal Court Trial Division had jurisdiction to entertain the action brought by the plaintiffs. The plaintiff Herrenknecht purchased a Robbins Tunnel Boring Machine (TBM) and arranged shipment by rail with the defendant CPR. Pursuant to the contract of shipment, CPR transported the TBM on the Ottawa Valley RaiLink railway line, which includes a branch line from Mattawa, Ontario to Témiscaming, Quebec. En route, the CPR train derailed near Mattawa. The plaintiffs claimed that the TBM was damaged during the derailment. They brought an action pursuant to subsection 116(5) of the *Canada Transportation Act* for breach of the duty imposed on railway companies by paragraph 113(1)(c) of that Act to “without delay, and with due care and diligence, receive, carry and deliver the traffic.”. The main issue herein was whether the Court had jurisdiction to entertain this action.

Il s'agissait d'une requête visant à obtenir une décision selon laquelle la Section de première instance de la Cour fédérale a compétence pour connaître de l'action intentée par les demanderesses. La demanderesse Herrenknecht a acheté une machine à creuser les galeries (MCG) de la société Robbins et a conclu un arrangement avec la défenderesse CP pour l'expédition par chemin de fer. Conformément au contrat d'expédition, le CP a transporté la MCG sur la ligne ferroviaire de la vallée de l'Outaouais, laquelle comporte une ligne secondaire allant de Mattawa (Ontario) à Témiscaming (Québec). Alors qu'il faisait route, le train du CP a déraillé près de Mattawa. Les demanderesses allèguent que la MCG a été endommagée dans ce déraillement. Elles ont intenté une action sur le fondement du paragraphe 116(5) de la *Loi sur les transports au Canada* pour inexécution de l'obligation, imposée aux compagnies de chemins de fer par l'alinéa 113(1)c) de la Loi, de «recevoir, transporter[r] et livrer ces marchandises sans délai et avec le soin et la diligence voulus». La principale question était de savoir si la Cour avait compétence pour connaître de l'action.

Held, the motion should be allowed.

In *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*, the Supreme Court of Canada set out the essential requirements to support a finding of jurisdiction in the Federal Court. First, there must be a statutory grant of jurisdiction by the federal Parliament. Paragraph 23(c) of the *Federal Court Act* vests jurisdiction in the Federal Court, Trial Division, unless such jurisdiction has been otherwise specially assigned, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under an Act of Parliament or otherwise in relation to works and undertakings connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province. The defendants CPR and RaiLink Canada Ltd. operate trains and carry railway traffic interprovincially. Both are undertakings, if not works, connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province within the meaning of paragraph 23(c) of the *Federal Court Act*. The latter constitutes a statutory grant of jurisdiction to the Federal Court Trial Division by the federal Parliament. Second, there must be an existing body of federal law which is essential to the disposition of the case and which nourishes the statutory grant of jurisdiction. Subsections 88(1), (2), (3), 90(1), 113(1) and 116(5) of the *Canada Transportation Act* constitute a body of federal law, essential to the disposition of this action, which nourishes the statutory grant of jurisdiction. The jurisdiction in relation to CPR and RaiLink that would otherwise vest in the Federal Court Trial Division by virtue of paragraph 23(c) of the *Federal Court Act* has not been “otherwise specially assigned” as provided in the opening words of section 23, in a manner that would oust the jurisdiction of this Court by *Canada Transportation Act*, subsection 116(5) which provides a right of “action” against persons aggrieved by any neglect or refusal of a railway company to fulfil its service obligations. Third, the law on which the case is based must be “a Law of Canada” as the phrase is used in section 101 of the *Constitution Act, 1867*. To constitute “a law of Canada”, there must exist applicable law, and that law must have been validly enacted by Parliament, or validly pursuant to a law validly enacted by Parliament or, if common law, could validly have been enacted by Parliament. *Canada Transportation Act*, subsection 116(5) and paragraph 113(1)(c) and indeed the whole of the Act read as a comprehensive scheme, is “a law of Canada”. The Federal Court Trial Division had jurisdiction to entertain this action against the named defendants under section 23 of the *Federal Court Act*, subsections 113(1) and 116(5) of the *Canada Transportation Act* and head 10(a) in section 92 of the *Constitution Act, 1867*.

Jugement: la requête doit être accueillie.

Dans l’arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*, la Cour suprême du Canada a établi les conditions essentielles pour pouvoir conclure à la compétence de la Cour fédérale. Premièrement, il doit y avoir attribution de compétence par une loi du Parlement fédéral. L’alinéa 23c) de la *Loi sur la Cour fédérale* confère compétence à la Cour fédérale, Section de première instance, sauf attribution spéciale de cette compétence, dans tous les cas de demande de réparation ou d’autre recours exercé sous le régime d’une loi fédérale ou d’une autre règle de droit en matière d’ouvrages reliant une province à une autre ou s’étendant au-delà des limites d’une province. Les défenderesses CP et RaiLink Canada Ltd. exploitent des trains et transportent des marchandises d’une province à l’autre. Elles sont toutes deux des entreprises, sinon des ouvrages, reliant une province à une autre ou s’étendant au-delà des limites d’une province au sens de l’alinéa 23c) de la *Loi sur la Cour fédérale*. Cette disposition constitue une attribution de compétence à la Section de première instance de la Cour fédérale par une loi du Parlement fédéral. Deuxièmement, il doit exister un ensemble de règles de droit fédérales qui soit essentiel à la solution du litige et constitue le fondement de l’attribution légale de compétence. Les paragraphes 88(1), (2), (3), 90(1), 113(1) et 116(5) de la *Loi sur les transports au Canada* forment un ensemble de règles de droit fédérales, essentiel à la solution de la présente action, qui constitue le fondement de l’attribution légale de compétence. La compétence eu égard au CP et à RaiLink, qui serait autrement dévolue à la Section de première instance de la Cour fédérale par l’alinéa 23c) de la *Loi sur la Cour fédérale*, n’a pas fait l’objet d’une «attribution spéciale de cette compétence» selon les termes introductifs de l’article 23, de façon à écarter sa compétence prévue au paragraphe 116(5) de la *Loi sur les transports au Canada*, lequel confère un droit d’«action» à quiconque a été lésé par la négligence ou le refus d’une compagnie de chemin de fer de s’acquitter de ses obligations. Troisièmement, la loi invoquée dans l’affaire doit être «une loi du Canada» au sens où cette expression est employée à l’article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Pour constituer une «loi du Canada», il doit exister une loi applicable, et cette loi doit avoir été valablement édictée par le Parlement ou, validement édictée en vertu d’une loi validement édictée par le Parlement, ou s’il s’agit de common law, d’une règle que le Parlement aurait pu valablement édicter. Le paragraphe 116(5) et l’alinéa 113(1)c) de la *Loi sur les transports au Canada*, voire la Loi dans son ensemble, sont incontestablement une «loi du Canada». La Section de première instance de la Cour fédérale a compétence pour connaître de la présente action intentée contre les défenderesses désignées en vertu de l’article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*, des paragraphes 113(1) et 116(5) de la *Loi sur les transports au Canada* et de l’alinéa 10a) de l’article 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY
CONSIDERED

Canada Transportation Act, S.C. 1996, c. 10, ss. 87 “railway”, “railway company”, 88(1),(2),(3), 90(1), 113(1), 116(5).
Constitution Act, 1867, 30 & 31 Vict., c. 3 (U.K.) (as am. by *Canada Act 1982*, 1982, c. 11 (U.K.), Schedule to the *Constitution Act, 1982*, Item 1) [R.S.C., 1985, Appendix II, No. 5], ss. 92, 101.
Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 23.
Federal Court Act, R.S.C., 1985, c. F-7, s. 23.
Federal Court Rules, 1998, SOR/98-106, r. 220.
Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 262.

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al., [1986] 1 S.C.R. 752; (1986), 28 D.L.R. (4th) 641; 34 B.L.R. 251; 68 N.R. 241; *Canada (Human Rights Commission) v. Canadian Liberty Net*, [1998] 1 S.C.R. 626; (1998), 157 D.L.R. (4th) 385; 6 Admin. L.R. (3d) 1; 22 C.P.C. (4th) 1; 224 N.R. 241; *Watt & Scott Inc. v. Chantry Shipping S.A.*, [1988] 1 F.C. 537; (1987), 11 F.T.R. 242 (T.D.); *Consolidated Distilleries Ltd. v. Consolidated Exporters Corp. Ltd.*, [1930] S.C.R. 531; [1930] 3 D.L.R. 704; *Quebec North Shore Paper Co. et al. v. Canadian Pacific Ltd. et al.*, [1977] 2 S.C.R. 1054; (1976), 9 N.R. 471.

REFERRED TO:

Bensol Customs Brokers Ltd. v. Air Canada, [1979] 2 F.C. 575; (1979), 99 D.L.R. (3d) 623 (C.A.); *Kiist v. Canadian Pacific Railway Co.*, [1982] 1 F.C. 361; (1981), 123 D.L.R. (3d) 434; 37 N.R. 91 (C.A.).

MOTION for a determination that the Federal Court Trial Division had jurisdiction to entertain the action under *Canada Transportation Act*, subsection 116(5) for breach of the duty imposed by paragraph 113(1)(c). Motion allowed.

APPEARANCES:

Todd R. Davies and *Matthew Heemskerk* for applicants (plaintiffs).
No one appearing for respondents (defendants).

LOIS ET RÈGLEMENTS

Loi constitutionnelle de 1867, 30 & 31 Vict., ch. 3 (R.-U.) (mod. par la *Loi de 1982 sur le Canada*, 1982, ch. 11 (R.-U.), annexe de la *Loi de 1982 sur le Canada*, n° 1) [L.R.C. (1985), appendice II, n° 5], art. 92, 101.
Loi sur la Cour fédérale, L.R.C. (1985), ch. F-7, art. 23.
Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2^e Supp.), ch. 10, art. 23.
Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, ch. R-2, art. 262.
Loi sur les transports au Canada, L.C. 1996, ch. 10, art. 87 «chemin de fer», «compagnie de chemin de fer», 88(1),(2),(3), 90(1), 113(1), 116(5).
Règles de la Cour fédérale (1998), DORS/98-106, règle 220.

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre, [1986] 1 R.C.S. 752; (1986), 28 D.L.R. (4th) 641; 34 B.L.R. 251; 68 N.R. 241; *Canada (Commission des droits de la personne) c. Canadian Liberty Net*, [1998] 1 R.C.S. 626; (1998), 157 D.L.R. (4th) 385; 6 Admin. L.R. (3d) 1; 22 C.P.C. (4th) 1; 224 N.R. 241; *Watt & Scott Inc. c. Chantry Shipping S.A.*, [1988] 1 C.F. 537; (1987), 11 F.T.R. 242 (1^{re} inst.); *Consolidated Distilleries Ltd. v. Consolidated Exporters Corp. Ltd.*, [1930] R.C.S. 531; [1930] 3 D.L.R. 704; *Quebec North Shore Paper Co. et autre c. Canadien Pacifique Ltée et autre*, [1977] 2 R.C.S. 1054; (1976), 9 N.R. 471.

DÉCISIONS CITÉES:

Bensol Customs Brokers Ltd. c. Air Canada, [1979] 2 C.F. 575; (1979), 99 D.L.R. (3d) 623 (C.A.); *Kiist c. Canadian Pacific Railway Co.*, [1982] 1 C.F. 361; (1981), 123 D.L.R. (3d) 434; 37 N.R. 91 (C.A.).

REQUÊTE visant à obtenir une décision selon laquelle la Section de première instance de la Cour fédérale a compétence pour connaître de l'action intentée sur le fondement du paragraphe 116(5) *Loi sur les transports au Canada*, pour inexécution de l'obligation qu'impose l'alinéa 113(1)c). Requête accueillie.

ONT COMPARU:

Todd R. Davies et *Matthew Heemskerk* pour les requérantes (demandereses).
Personne n'a comparu au nom des intimées (défenderesses).

SOLICITORS OF RECORD:

Alexander, Holburn, Beaudin & Lang, Vancouver, for applicants/plaintiffs.
Whitelaw Twining, Vancouver, for respondent/defendant RaiLink Canada Ltd.
Fasken Martineau DuMoulin LLP, Vancouver, for respondents/defendants Canadian Pacific Railway Co. and Canadian Pacific Railway Ltd.

The following are the reasons for order rendered in English by

GIBSON J.:

Introduction

[1] By notice of motion filed September 11, 2002, the plaintiffs sought the following reliefs:

1. advice and directions for the further conduct of this Action and an Order that the Federal Court of Canada has jurisdiction;
2. such further and other relief as this Honourable Court may deem just; and
3. an Order that costs be in the cause. [Emphasis added.]

[2] The essence of the relief sought was a determination that this Court has jurisdiction to entertain this action. While not identified as such on the face of the material before the Court, I was satisfied that the motion was, in essence, a motion before trial to request that this Court determine a question of law relevant to this action. Such a motion falls within the ambit of rule 220 of the *Federal Court Rules, 1998*¹ which contemplates a two-stage procedure.

[3] The motion first came on for hearing before me at Vancouver on September 16, 2002. At that time, only counsel for the plaintiffs appeared before me. After hearing representations from counsel for the plaintiffs, I informally ordered that the question of jurisdiction would be determined. I directed counsel for the plaintiffs first, to ensure that the defendants notified the Court in writing of their positions on the motion, and

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

Alexander, Holburn, Beaudin & Lang, Vancouver, pour les requérantes/demandereses.
Whitelaw Twining, Vancouver, pour l'intimée/défenderesse RaiLink Canada Ltd.
Fasken Martineau DuMoulin s.r.l., Vancouver, pour les intimées/défenderesses Canadien Pacifique et Canadien Pacifique Ltée.

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

LE JUGE GIBSON:

Introduction

[1] Par avis de requête déposé le 11 septembre 2002, les demandereses ont demandé les réparations suivantes:

[TRADUCTION]

1. des directives concernant le déroulement de la présente action et une ordonnance portant que la Cour fédérale du Canada a compétence;
2. toute autre réparation que cette Cour jugera indiquée;
3. une ordonnance portant que les dépens suivent l'issue de la cause. [Non souligné dans l'original.]

[2] En substance, on cherchait à obtenir une décision portant que la Cour a compétence pour connaître de l'action. Bien que cela ne ressorte pas à la lecture des documents soumis, j'étais convaincu qu'il s'agissait essentiellement d'une requête présentée avant l'instruction pour demander à la Cour de statuer sur un point de droit pertinent dans la présente action. Une telle requête tombe sous le coup de la règle 220 des *Règles de la Cour fédérale (1998)*¹, laquelle prévoit une procédure en deux étapes.

[3] J'ai entendu la requête à Vancouver le 16 septembre 2002, audience à laquelle seul l'avocat des demandereses a comparu. Après avoir entendu ses observations, j'ai ordonné informellement qu'il soit statué sur la question de la compétence. J'ai donné à l'avocat des demandereses instruction de, premièrement, veiller à ce que les défenderesses avisent la Cour par écrit de leurs positions sur la requête et,

secondly, to extend his written material to address an earlier decision of the Federal Court of Appeal that I considered relevant. Finally, I fixed the time and place for argument of the question as September 23, 2002, at Vancouver.

[4] Counsel for the defendants Canadian Pacific Railway Company and Canadian Pacific Railway Limited (collectively CPR) advised the Court in writing, through counsel for the plaintiffs, that, on behalf of their clients, they took no position on the motion. That being said, they confirmed that they had agreed to the statement of agreed facts on which the plaintiffs based their motion. Counsel for the defendant RaiLink Canada Ltd. advised the Court, once again through counsel for the plaintiffs, that they were in agreement that the jurisdiction question could be determined in their absence. They further advised the Court that, from their review of motion materials put before the Court on behalf of the plaintiffs, including the statement of agreed facts, they were of the view that the Court had sufficient material before it to properly determine the jurisdiction question.

[5] In the result, when consideration of the jurisdiction question was taken up on September 23, 2002, the defendants were not represented before the Court and had filed no written materials, although the statement of agreed facts filed on behalf of the plaintiffs was effectively adopted on behalf of the defendants.

[6] Following the hearing on September 23, 2002, I issued an order in the following terms:

This Court finds that it has jurisdiction to entertain this action against the named Defendants under section 23 of the *Federal Court Act*, subsections 113(1) and 116(5) of the *Canada Transportation Act* and head 10(a) in section 92 of the *Constitution Act, 1867*.

Costs of the motion are in the cause.

Reasons will follow.

Background

[7] The following allegations are derived from the plaintiffs' statement of claim.

deuxièmement, d'ajouter à son dossier un commentaire sur un arrêt précédent de la Cour d'appel fédérale que j'estimais pertinent. Enfin, j'ai fixé les date, heure et lieu du débat au 23 septembre 2002, à Vancouver.

[4] Les avocats des défenderesses Canadien Pacifique et Canadien Pacifique Limitée (collectivement CP) ont avisé la Cour par écrit, par l'entremise de l'avocat des demanderesse, que, au nom de leurs clientes, ils ne prenaient pas position sur la requête. Cela étant dit, ils ont confirmé qu'ils avaient souscrit à l'exposé convenu des faits sur lesquels les demanderesse fondent leur requête. Les avocats de la défenderesse RaiLink Canada Ltd. ont avisé la Cour, toujours par l'entremise de l'avocat des demanderesse, qu'ils consentaient à ce que la question de la compétence soit tranchée en leur absence. Ils ont aussi informé la Cour qu'après examen des documents présentés pour le compte des demanderesse, y compris de l'exposé convenu des faits, ils estimaient que la Cour disposait de suffisamment d'éléments pour trancher comme il convient la question de la compétence.

[5] En conséquence, lorsque, le 23 septembre 2002, j'ai entrepris l'examen de la question de la compétence, les défenderesses n'étaient pas représentées devant la Cour et n'avaient déposé aucun document écrit, bien que l'exposé convenu des faits déposé par les demanderesse ait effectivement été adopté en leur nom.

[6] À la suite de l'audience du 23 septembre 2002, j'ai prononcé l'ordonnance suivante:

[TRADUCTION] La Cour conclut qu'elle a compétence pour connaître de la présente action contre les défenderesses désignées, en vertu de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*, des paragraphes 113(1) et 116(5) de la *Loi sur les transports au Canada* et de l'alinéa 10a) de l'article 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

Les dépens de la requête suivent l'issue de la cause.

Motifs à suivre.

Contexte

[7] Les prétentions suivantes sont tirées de la déclaration des demanderesse.

[8] The plaintiff, Herrenknecht Tunnelling Systems USA, Inc. (Herrenknecht), is a company incorporated under the laws of Washington State in the United States of America with an address for service in Canada in care of its solicitors in this action.

[9] The plaintiff Danzas Inc. doing business as Danzas AEI Intercontinental (formally known as Danzas (Canada) Ltd.) (Danzas), is a company incorporated under the laws of Canada also with an address for service in care of its solicitors in this action.

[10] On or about October 1, 1998, Herrenknecht purchased a Robbins Tunnel Boring Machine (the TBM). Herrenknecht was at all times material to this action the owner of the TBM. Herrenknecht contracted with Danzas to arrange for shipment of the TBM from De Beaujeu, Quebec to Tacoma, Washington, U.S.A. Danzas arranged shipment with CPR.

[11] In its statement of defence, RaiLink Canada Ltd. (RaiLink) indicates it has no knowledge of the allegations regarding the provenance of Herrenknecht and Danzas and their addresses for service or of any contract that might have been made between them regarding shipment of the TBM. It denies that Herrenknecht purchased and was at all material times the owner of the TBM.

[12] In their statement of defence, Canadian Pacific Railway Company and Canadian Pacific Railway Limited deny all of the allegations just recited.

[13] For the purposes of my determination regarding jurisdiction, and therefore for the purposes of these reasons, I will take the recited allegations as being true.

[14] The following statement of agreed facts was before the Court:

1. The Defendant, CPR is a railway company operating in Canada and has been issued a Certificate of Fitness

[8] La demanderesse Herrenknecht Tunnelling Systems USA, Inc. (Herrenknecht), est une société constituée sous le régime des lois de l'État de Washington, aux États-Unis, et dont l'adresse aux fins de signification au Canada est celle de ses procureurs dans la présente action.

[9] La demanderesse Danzas Inc., faisant affaires sous la dénomination Danzas AEI Intercontinental (auparavant connue sous la dénomination de Danzas (Canada) Ltd.) (Danzas), est une société constituée sous le régime des lois du Canada et dont l'adresse aux fins de signification est aussi celle de ses procureurs dans la présente action.

[10] Le ou vers le 1^{er} octobre 1998, Herrenknecht a acheté une machine à creuser les galeries (MCG) de la société Robbins. À toutes époques pertinentes aux fins de la présente action, Herrenknecht était propriétaire de la MCG. Herrenknecht a conclu un contrat avec Danzas pour l'expédition de la MCG de De Beaujeu, au Québec, à Tacoma, Washington, É.-U. Danzas s'est entendue avec le CP pour l'expédition.

[11] Dans sa défense, RaiLink Canada Ltd. (RaiLink) dit n'avoir aucune connaissance des allégations concernant l'origine des sociétés Herrenknecht et Danzas et leurs adresses aux fins de signification ou de tout contrat ayant pu être conclu entre elles en ce qui a trait à l'expédition de la MCG. Elle nie que Herrenknecht ait acheté la MCG et qu'elle en ait été la propriétaire à toutes époques pertinentes.

[12] Dans leur défense, Canadien Pacifique et Canadien Pacifique Limitée nient toutes les allégations susmentionnées.

[13] Pour les fins de ma décision concernant la compétence, et donc pour les fins des présents motifs, je tiens ces allégations pour avérées.

[14] L'exposé convenu des faits suivant a été soumis à la Cour:

[TRADUCTION]

1. La défenderesse CP est une compagnie de chemin de fer exerçant ses activités au Canada et qui est titulaire du

- under section 92 of the *Canada Transportation Act* (the “Act”).
2. The Defendant RaiLink is a railway company operating in Canada and has been issued a Certificate of Fitness under section 92 of the Act. . . .
 3. The Plaintiffs arranged shipment by rail with CPR. Evidence of these contracting arrangements is provided in two bills of lading dated December 17, 1998 and three bills of lading dated December 15, 1998. . . .
 4. Pursuant to the contract of shipment (“Contract”), CPR transported the TBM on the Ottawa Valley RaiLink railway line (the “Ottawa Valley Line”), which includes a branch line from Mattawa, Ontario to Temiscaming, Quebec.
 5. At the time of derailment, the CPR train transporting the TBM was travelling on the Ottawa Valley Line.
 6. On route, the CPR train derailed near Mattawa, Ontario.
 7. The Plaintiffs claim that two railcars which were carrying part of the TBM were involved in the derailment. The Plaintiffs claim that the TBM was damaged during this derailment.
 8. The Ottawa Valley Line is leased and operated by the Defendant RaiLink under a long-term lease from the CPR (the “Lease”). . . .
 9. The Ottawa Valley Line connects Ontario railway lines with Quebec, the Western Canadian Provinces and the United States.
 10. RaiLink operates and maintains the Ottawa Valley Line as set out and required under the Lease and provisions of the Act. [References to exhibits to the statement of agreed facts omitted.]
- certificat d’aptitude visé à l’article 92 de la *Loi sur les transports au Canada* (la Loi).
2. La défenderesse RaiLink est une compagnie de chemin de fer exerçant ses activités au Canada et qui est titulaire du certificat d’aptitude visé à l’article 92 de la Loi [. . .]
 3. Les demanderesse ont conclu un arrangement avec le CP pour l’expédition par chemin de fer, ainsi qu’en font foi deux connaissements datés du 17 décembre 1998 et trois connaissements datés du 15 décembre 1998 [. . .]
 4. Conformément au contrat d’expédition (contrat), le CP a transporté la MCG sur la ligne ferroviaire de la vallée de l’Outaouais (la ligne de la vallée de l’Outaouais), laquelle comporte une ligne secondaire allant de Mattawa (Ontario) à Témiscaming (Québec).
 5. Au moment du déraillement, le train du CP transportant la MCG circulait sur la ligne de la vallée de l’Outaouais.
 6. Alors qu’il faisait route, le train du CP a déraillé près de Mattawa (Ontario).
 7. Les demanderesse allèguent que deux wagons qui transportaient une partie de la MCG ont déraillé, et que la MCG a été endommagée dans ce déraillement.
 8. La ligne de la vallée de l’Outaouais est exploitée par la défenderesse RaiLink en vertu d’un bail à long terme consenti par le CP (le bail) [. . .]
 9. La ligne de la vallée de l’Outaouais relie les lignes ferroviaires de l’Ontario à celles du Québec, des provinces de l’Ouest du Canada et des États-Unis.
 10. RaiLink exploite et maintient la ligne de la vallée de l’Outaouais conformément au bail et aux dispositions de la Loi. [Renvois aux pièces jointes à l’exposé convenu des faits omis.]

[15] Each of the bills of lading indicates the “origin station” to be De Beaujeu and the “destination station” to be Tacoma, Washington, U.S.A.

[15] Chacun des connaissements indique comme «gare d’origine» De Beaujeu et comme «gare de destination» Tacoma (Washington), É.-U.

Statutory Background

[16] The opening words of section 23 of the *Federal Court Act*² and paragraph (c) of that section read as follows:

23. Except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned, the Trial Division has concurrent original jurisdiction, between subject and subject as well as

Contexte législatif

[16] L’introduction de l’article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*² et l’alinéa c) de cet article sont ainsi conçus:

23. Sauf attribution spéciale de cette compétence par ailleurs, la Section de première instance a compétence concurrente, en première instance, dans tous les

otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under an Act of Parliament or otherwise in relation to any matter coming within any of the following classes of subjects, namely,

...

(c) works and undertakings connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province.

[17] For the purposes of Part III of the *Canada Transportation Act*,³ section 87 of that Act provides the following definitions:

87. . . .

“railway” means a railway within the legislative authority of Parliament and includes

(a) branches, extensions, sidings, railway bridges, tunnels, stations, depots, wharfs, rolling stock, equipment, stores, or other things connected with the railway, and

(b) communications or signalling systems and related facilities and equipment used for railway purposes;

“railway company” means a person who holds a certificate of fitness under section 92, a partnership of such persons or a person who is mentioned in subsection 90(2);

[18] Subsection 88(1), the opening words of subsection 88(2) and paragraph (b) of that subsection, subsections 88(3) and 90(1), the opening words of subsection 113(1) and paragraph (c) of that subsection and subsection 116(5), all within Part III of the *Canada Transportation Act*, read as follows:

88. (1) This Part applies to all persons, railway companies and railways within the legislative authority of Parliament.

(2) Without limiting the effect of subsection (1), this Part applies to

...

(b) a railway, or a portion of a railway, whether or not constructed under the authority of an Act of Parliament, that is owned, controlled, leased or operated by a person who operates a railway within the legislative authority of Parliament.

cas—opposant notamment des administrés—de demande de réparation ou d’autre recours exercé sous le régime d’une loi fédérale ou d’une autre règle de droit en matière:

[. . .]

c) d’ouvrages reliant une province à une autre ou s’étendant au-delà des limites d’une province.

[17] Pour l’application de la Partie III de la *Loi sur les transports au Canada*³, l’article 87 de cette Loi donne les définitions suivantes:

87. [. . .]

«chemin de fer» Chemin de fer relevant de l’autorité législative du Parlement. Sont également visés:

a) les embranchements et prolongements, les voies de garage et d’évitement, les ponts et tunnels, les gares et stations, les dépôts et quais, le matériel roulant, l’équipement et les fournitures, ainsi que tous les autres biens qui dépendent du chemin de fer;

b) les systèmes de communication ou de signalisation et les installations et équipements connexes qui servent à l’exploitation du chemin de fer.

«compagnie de chemin de fer» La personne titulaire du certificat d’aptitude visé à l’article 92 ou la société formée de telles personnes, ou la personne mentionnée au paragraphe 90(2).

[18] Le paragraphe 88(1), l’introduction du paragraphe 88(2) et l’alinéa b) de ce paragraphe, les paragraphes 88(3) et 90(1), l’introduction du paragraphe 113(1) et l’alinéa c) de ce paragraphe ainsi que le paragraphe 116(5), tous figurant à la Partie III de la *Loi sur les transports au Canada*, disposent:

88. (1) La présente partie s’applique aux personnes, aux compagnies de chemin de fer et aux chemins de fer qui relèvent de l’autorité législative du Parlement.

(2) Elle s’applique également:

[. . .]

b) à tout ou partie du chemin de fer, construit ou non sous le régime d’une loi fédérale, qui est possédé, contrôlé, loué ou exploité par une personne exploitant un chemin de fer relevant de l’autorité législative du Parlement.

(3) A railway or a portion of a railway mentioned in paragraph (2)(b) is declared to be a work for the general advantage of Canada.

...

90. (1) No person shall construct or operate a railway without a certificate of fitness.

...

113. (1) A railway company shall, according to its powers, in respect of a railway owned or operated by it,

...

(c) without delay, and with due care and diligence, receive, carry and deliver the traffic;

...

116. (1) ...

(5) Every person aggrieved by any neglect or refusal of a company to fulfil its service obligations has, subject to this Act, an action for the neglect or refusal against the company. [Emphasis added.]

[19] The opening words of section 92 of the *Constitution Act, 1867*,⁴ class 10 of that section and paragraph (a) of that class and section 101 read as follows:

92. In each Province the Legislature may exclusively make Laws in relation to Matters coming within the Classes of Subjects next herein-after enumerated; that is to say,—

...

10. Local Works and Undertakings other than such as are of the following Classes:—

a. Lines of Steam or other Ships, Railways, Canals, Telegraphs, and other Works and Undertakings connecting the Province with any other or others of the Provinces, or extending beyond the Limits of the Province;

...

101. The Parliament of Canada may, notwithstanding anything in this Act, from Time to Time provide for the Constitution, Maintenance, and Organization of a General Court of Appeal for Canada, and for the Establishment of any additional Courts for the better Administration of the Laws of Canada.

(3) Tout ou partie du chemin de fer visé à l'alinéa (2)b) est déclaré être un ouvrage à l'avantage général du Canada.

[. . .]

90. (1) Nul ne peut construire ou exploiter un chemin de fer sans être titulaire d'un certificat d'aptitude.

[. . .]

113. (1) Chaque compagnie de chemin de fer, dans le cadre de ses attributions, relativement au chemin de fer qui lui appartient ou qu'elle exploite:

[. . .]

c) reçoit, transporte et livre ces marchandises sans délai et avec le soin et la diligence voulus;

[. . .]

116. [. . .]

(5) Quiconque souffre préjudice de la négligence ou du refus d'une compagnie de s'acquitter de ses obligations prévues par les articles 113 ou 114 possède, sous réserve de la présente loi, un droit d'action contre la compagnie. [Je souligne.]

[19] L'introduction de l'article 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*,⁴ la catégorie 10 de cet article, l'alinéa a) de cette catégorie et l'article 101 disposent:

92. Dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir:

[. . .]

10. Les travaux et entreprises d'une nature locale, autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes:—

a. Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province;

[. . .]

101. Le parlement du Canada pourra, nonobstant toute disposition contraire énoncée dans la présente loi, lorsque l'occasion le requerra, adopter des mesures à l'effet de créer, maintenir et organiser une cour générale d'appel pour le Canada, et établir des tribunaux additionnels pour la meilleure administration des lois du Canada.

Analysis

(1) The Test for Jurisdiction

[20] In *ITO—International Terminal Operators Ltd. v. Miida Electronics Inc. et al.*,⁵ Mr. Justice McIntyre wrote for the majority, at page 766:

The general extent of the jurisdiction of the Federal Court has been the subject of much judicial consideration in recent years. In *Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.*, . . . and in *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen*, . . . the essential requirements to support a finding of jurisdiction in the Federal Court were established. They are:

1. There must be a statutory grant of jurisdiction by the federal Parliament.
2. There must be an existing body of federal law which is essential to the disposition of the case and which nourishes the statutory grant of jurisdiction.
3. The law on which the case is based must be “a law of Canada” as the phrase is used in s. 101 of the *Constitution Act, 1867*. [Citations omitted.]

While *ITO—International Terminal Operators Ltd.* involved consideration of the extent of Canadian maritime law, I am satisfied that the foregoing statement applies equally to the facts of this matter.

[21] This test was more recently affirmed by the Supreme Court of Canada where, in the context of an administrative law issue and after reciting the foregoing test, Mr. Justice Bastarache, for the majority, at paragraphs 34 and 35 of his reasons in *Canada (Human Rights Commission) v. Canadian Liberty Net*⁶ stated:

These are the historical and constitutional factors which led to the development of the notion of inherent jurisdiction in provincial superior courts, which to a certain extent has been compared and contrasted to the more limited statutory jurisdiction of the Federal Court of Canada. But in my view, there is nothing in this articulation of the essentially remedial concept of inherent jurisdiction which in any way can be used to justify a narrow, rather than a fair and liberal, interpretation of federal statutes granting jurisdiction to the Federal Court. The legitimate proposition that the institutional and constitutional position of provincial superior courts warrants the grant to them of a residual jurisdiction over all federal matters where there is a “gap” in statutory grants of

Analyse

1) Le critère servant à déterminer la compétence

[20] Dans l'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd. c. Miida Electronics Inc. et autre*⁵, le juge McIntyre a écrit ceci au nom des juges majoritaires, à la page 766:

L'étendue générale de la compétence de la Cour fédérale a été examinée à maintes reprises par les tribunaux ces dernières années. Dans l'arrêt *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée* [. . .] et dans l'arrêt *McNamara Construction (Western) Ltd. v. La Reine*, [. . .] on a établi les conditions essentielles pour pouvoir conclure à la compétence de la Cour fédérale. Ces conditions sont les suivantes:

1. Il doit y avoir attribution de compétence par une loi du Parlement fédéral.
2. Il doit exister un ensemble de règles de droit fédérales qui soit essentiel à la solution du litige et constitue le fondement de l'attribution légale de compétence.
3. La loi invoquée dans l'affaire doit être «une loi du Canada» au sens où cette expression est employée à l'art. 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. [Renvois omis.]

L'arrêt *ITO—International Terminal Operators Ltd.* examinait l'étendue du droit maritime canadien, mais j'estime que cet énoncé s'applique également aux faits de la présente espèce.

[21] Ce critère a été récemment confirmé par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Canada (Commission des droits de la personne) c. Canadian Liberty Net*⁶, qui mettait en cause une question de droit administratif. Après avoir rappelé le critère susmentionné, le juge Bastarache, s'exprimant au nom des juges majoritaires, a dit ceci aux paragraphes 34 et 35 de ses motifs:

Ce sont ces facteurs historiques et constitutionnels qui ont entraîné l'élaboration de la notion de compétence inhérente des cours supérieures des provinces, qui a, dans une certaine mesure, été comparée et opposée à la compétence d'origine législative plus limitée de la Cour fédérale du Canada. Toutefois, je suis d'avis que rien dans cet exposé de la notion essentiellement réparatrice de compétence inhérente ne peut être invoqué pour justifier une interprétation étroite, plutôt qu'une interprétation juste et libérale, des lois fédérales qui confèrent compétence à la Cour fédérale. La proposition légitime—selon laquelle la situation institutionnelle et constitutionnelle des cours supérieures provinciales justifie de leur reconnaître une compétence résiduelle sur toute matière

jurisdiction, is entirely different from the proposition that federal statutes should be read to find “gaps” unless the words of the statute explicitly close them. The doctrine of inherent jurisdiction raises no valid reasons, constitutional or otherwise, for jealously protecting the jurisdiction of provincial superior courts as against the Federal Court of Canada.

In my view, the doctrine of inherent jurisdiction operates to ensure that, having once analysed the various statutory grants of jurisdiction, there will always be a court which has the power to vindicate a legal right independent of any statutory grant. The court which benefits from the inherent jurisdiction is the court of general jurisdiction, namely, the provincial superior court. The doctrine does not operate to narrowly confine a statutory grant of jurisdiction; indeed, it says nothing about the proper interpretation of such a grant. As noted by McLachlin J. in *Brotherhood*, . . . it is a “residual jurisdiction”. In a federal system, the doctrine of inherent jurisdiction does not provide a rationale for narrowly reading federal legislation which confers jurisdiction on the Federal Court. [Citation omitted.]

[22] Further, I am satisfied that it is beyond doubt that this Court may apply provincial laws incidentally necessary to resolve issues presented before the Court in a matter which is within this Court’s jurisdiction.⁷

[23] I turn then to the three-part test for jurisdiction in this Court.

(2) A Statutory Grant of Jurisdiction to this Court by the Federal Parliament

[24] Paragraph 23(c) of the *Federal Court Act*, quoted above, vests jurisdiction in the Trial Division of this Court, unless such jurisdiction has been otherwise specially assigned, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under an Act of Parliament or otherwise in relation to works and undertakings connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province.

[25] I take judicial notice of the fact that CPR operates trains and carries railway traffic interprovincially. Similarly, RaiLink maintains and

fédérale en cas de «lacune» dans l’attribution législative des compétences — est entièrement différente de l’argument selon lequel il faut conclure à l’existence d’une «lacune» dans une loi fédérale à moins que le texte de cette loi ne comble explicitement la lacune en question. La théorie de la compétence inhérente ne fait ressortir aucun motif valable, d’ordre constitutionnel ou autre, justifiant de protéger jalousement la compétence des cours supérieures des provinces contre la Cour fédérale du Canada.

À mon avis, la théorie de la compétence inhérente a pour effet de garantir que, une fois analysées les diverses attributions législatives de compétence, il y aura toujours un tribunal habilité à statuer sur un droit, indépendamment de toute attribution législative de compétence. Le tribunal qui jouit de cette compétence inhérente est la juridiction de droit commun, c’est-à-dire la cour supérieure de la province. Cette théorie n’a pas pour effet de limiter restrictivement une attribution législative de compétence; de fait, elle ne prévoit rien quant à la façon dont une telle attribution doit être interprétée. Comme l’a souligné le juge McLachlin dans l’arrêt *Fraternité* . . ., il s’agit d’une «compétence résiduelle». Dans un système fédéral, la théorie de la compétence inhérente ne justifie pas d’interpréter restrictivement les lois fédérales conférant compétence à la Cour fédérale. [Renvois omis.]

[22] De plus, je suis convaincu que la présente Cour peut incontestablement appliquer les lois provinciales accessoirement nécessaires à la solution des questions qui lui sont soumises dans un domaine relevant de sa compétence⁷.

[23] J’en viens maintenant au critère en trois volets servant à établir la compétence de la Cour.

2) Une attribution de compétence par une loi du Parlement fédéral

[24] L’alinéa 23c), précité, de la *Loi sur la Cour fédérale* confère compétence à la Section de première instance de la Cour, sauf attribution spéciale de cette compétence, dans tous les cas de demande de réparation ou d’autre recours exercé sous le régime d’une loi fédérale ou d’une autre règle de droit en matière d’ouvrages reliant une province à une autre ou s’étendant au-delà des limites d’une province.

[25] Je prends acte du fait que le CP exploite des trains et transporte des marchandises d’une province à l’autre. De même, RaiLink maintient et exploite une

operates a line of railway connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province. As acknowledged in the statement of agreed facts before me, both CPR and RaiLink are “railway companies” within the meaning of the *Canada Transportation Act* and, as also acknowledged in the statement of agreed facts, they have both been issued certificates of fitness under section 92 of that Act. In the result, I am satisfied both are undertakings, if not works, connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province within the meaning of paragraph 23(c) of the *Federal Court Act*.

[26] On the facts before me, I am satisfied that paragraph 23(c) of the *Federal Court Act* constitutes a statutory grant of jurisdiction to this Court by the federal Parliament.

(3) An Existing Body of Federal Law Which is Essential to the Disposition of the Case and Which Nourishes the Statutory Grant of Jurisdiction

[27] In *Watt & Scott Inc. v. Chantry Shipping S.A.*,⁸ an action in negligence against a railway company flowing from infection of a cargo of nuts during shipment, Justice Joyal found that this Court had jurisdiction to hear the negligence action pursuant to the predecessor of section 23 of the *Federal Court Act* [R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10] because the railway company there at issue was a federal work or undertaking connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province. He concluded at page 552:

The claim before me, however, is clearly founded on a breach of the duty of care imposed on a railway company under paragraph 262(1)(c) [of the *Railway Act*].

Paragraph 262(1)(c) of the *Railway Act* [R.S.C. 1970, c. R-2] was identical to paragraph 113(1)(c) of the *Canada Transportation Act*.

[28] I am satisfied that the provisions of the *Canada Transportation Act* quoted earlier in these reasons constitute a body of federal law, essential to the disposition of this action, which nourishes the statutory grant of jurisdiction.

ligne ferroviaire reliant une province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites d'une province. Ainsi qu'il appert de l'exposé convenu des faits, le CP et RaiLink sont toutes deux des «compagnies de chemin de fer» au sens de la *Loi sur les transports au Canada* et, ainsi qu'il appert encore de l'exposé convenu des faits, elles sont toutes deux titulaires de certificats d'aptitude visés à l'article 92 de cette Loi. En conséquence, j'estime qu'elles sont toutes deux des entreprises, sinon des ouvrages, reliant une province à une autre ou s'étendant au-delà des limites d'une province au sens de l'alinéa 23c) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

[26] Vu les faits qui me sont soumis, j'estime que l'alinéa 23c) de la *Loi sur la Cour fédérale* constitue une attribution de compétence à la présente Cour par une loi du Parlement fédéral.

3) Un ensemble de règles de droit fédérales qui soit essentiel à la solution du litige et constitue le fondement de l'attribution légale de compétence

[27] Dans l'arrêt *Watt & Scott Inc. c. Chantry Shipping S.A.*,⁸ qui portait sur une action en négligence intentée contre une compagnie ferroviaire en raison de la contamination d'une cargaison de noix pendant l'expédition, le juge Joyal a estimé que la Cour avait compétence pour connaître de l'action en vertu de l'ancien article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale* [S.R.C. 1970 (2^e suppl.), ch. 10] parce que la compagnie ferroviaire en cause était une entreprise fédérale reliant une province à une autre ou s'étendant au-delà des limites d'une province. Il a conclu à la page 552:

Toutefois, la réclamation dont je suis saisi repose manifestement sur l'inexécution de l'obligation de soin imposée à une compagnie ferroviaire par l'alinéa 262(1)c) [de la *Loi sur les chemins de fer*].

L'alinéa 262(1)c) de la *Loi sur les chemins de fer* [S.R.C. 1970, ch. R-2] était identique à l'alinéa 113(1)c) de la *Loi sur les transports au Canada*.

[28] J'estime que les dispositions précitées de la *Loi sur les transports au Canada* forment un ensemble de règles de droit fédérales, essentiel à la solution de la présente action, qui constitue le fondement de l'attribution légale de compétence.

[29] The question still remains however, has the jurisdiction in relation to CPR and RaiLink that would otherwise vest in this Court by virtue of paragraph 23(c) of the *Federal Court Act* been “otherwise specially assigned” as provided in the opening words of section 23, in a manner that would oust the jurisdiction of this Court? I am satisfied that such jurisdiction has not been “otherwise specially assigned”.

[30] Once again in *Watt & Scott Inc. v. Chantry Shipping S.A.*, *supra*, Justice Joyal addressed this question by reference to provisions of the *Railway Act*,⁹ a predecessor to the *Canada Transportation Act*. The *Railway Act*, like subsection 116(5) of the *Canada Transportation Act*, earlier quoted, provided a right of “action” against persons aggrieved by any neglect or refusal of a railway company to fulfil its service obligations. Like the *Canada Transportation Act*, the *Railway Act* also vested certain specific responsibilities in the Canadian Transport Commission, the predecessor to the Canadian Transportation Agency. Justice Joyal wrote at page 550 in his reasons in *Watt & Scott Inc.*, *supra*:

Of further relevance is subsection 262(7) [the predecessor to subsection 116(5) of the *Canada Transportation Act*] where a right of action is conferred on any person aggrieved by any neglect or refusal of the company to comply with the requirements of section 262 from which action the company is not relieved by any notice, condition or declaration if the damage arises from any negligence or omission of the company or of its servant. I cannot think of a statutory right of action more clearly expressed.

Much might be made of the other provisions of section 262 where a prior determination by the Canadian Transport Commission might be required before an action in damages might be claimed. I would refer specifically to the Commission’s authority under subsections 262(3), (5), (6) and (8) with respect to accommodation, to facilities, to the ordering of specific works or to imposing charges for demurrage. None of these, in my view, limits the scope of the right of action conferred for want of due care in receiving, carrying and delivering traffic as provided in paragraph 262(1)(c) of the statute.

[29] La question demeure toutefois: la compétence eu égard au CP et à RaiLink, qui serait autrement dévolue à la présente Cour par l’alinéa 23c) de la *Loi sur la Cour fédérale*, a-t-elle fait l’objet d’une «attribution spéciale de cette compétence» selon les termes introductifs de l’article 23, de façon à écarter sa compétence? Je suis persuadé que cette compétence n’a pas ainsi fait l’objet d’une «attribution spéciale».

[30] Toujours dans l’arrêt *Watt & Scott Inc. c. Chantry Shipping S.A.*, précité, le juge Joyal a examiné cette question au regard de la *Loi sur les chemins de fer*⁹, l’ancêtre de la *Loi sur les transports au Canada*. La *Loi sur les chemins de fer*, tout comme le paragraphe 116(5), précité, de la *Loi sur les transports au Canada*, conférait un droit d’«action» à quiconque avait été lésé par la négligence ou le refus d’une compagnie de chemin de fer de s’acquitter de ses obligations. Comme la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur les chemins de fer* conférait également certaines responsabilités spécifiques à la Commission canadienne des transports, l’ancêtre de l’Office des transports du Canada. Le juge Joyal a écrit ceci à la page 550 de ses motifs dans l’arrêt *Watt & Scott Inc.*, précité:

Il faut également reconnaître l’importance du paragraphe 262(7) [l’ancêtre du paragraphe 116(5) of the *Loi sur les transports au Canada*] qui confère un droit d’action à quiconque a été lésé par la négligence ou le refus de la compagnie de se conformer aux exigences de l’article 262 et qui prévoit que la compagnie ne peut se mettre à l’abri de cette action en invoquant un avis, une condition ou une déclaration si le dommage résulte d’une négligence ou d’une omission de la compagnie ou de ses employés. Je ne peux imaginer un droit d’action conféré par la loi qui soit énoncé d’une façon aussi claire.

On pourrait aussi accorder beaucoup d’importance aux autres dispositions de l’article 262 suivant lesquelles il peut être nécessaire d’obtenir une décision préalable de la Commission canadienne des transports avant d’intenter une action en dommages-intérêts. Je renvoie expressément au pouvoir conféré à la Commission par les paragraphes 262(3), (5), (6) et (8) en ce qui a trait aux installations et aux commodités et qui lui permet d’ordonner l’exécution de travaux précis ou le paiement de surestaries. Aucune de ces dispositions ne limite à mon avis le droit d’action conféré par l’alinéa 262(1)c) par suite du manque de soin au cours de la réception, du transport et de la livraison des marchandises et effets.

[31] Based on the foregoing, Justice Joyal concluded at page 553:

I conclude therefore that the Federal Court has jurisdiction to entertain a claim against Burlington Northern under section 262 of the *Railway Act* and that the limitation clause in the concluding words of section 23 of the *Federal Court Act* is no bar to the Court proceeding with it.

The closing words to which Justice Joyal refers are “except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned”, words carried forward into the current version of section 23 of the *Federal Court Act*.

[32] I reach precisely the same conclusion in relation to the responsibilities of the Canadian Transportation Agency by contrast with the right of action conferred by subsection 116(5) of the *Canada Transportation Act* where a railway company is alleged to be in default of its obligations under subsection 113(1)(c) of that Act to “without delay, and with due care and diligence, receive, carry and deliver the traffic [offered for carriage on the railway]”.

[33] Justice Joyal considered and distinguished an earlier decision of the Federal Court of Appeal in *Kiist v. Canadian Pacific Railway Co.*¹⁰ Justice Joyal’s analysis in distinguishing *Kiist* is reflected in the following paragraphs from his reasons at page 552:

The case before *Le Dain J.* was under paragraph 262(1)(a) where the duty on a railway company is to furnish adequate and suitable accommodation “for the receiving and loading of all traffic offered for carriage upon the railway”. After reviewing extensive case law as to public policy considerations and which a regulatory body must apply in these standards of duty, considerations which a Court would be loath to enter into, he concluded . . . as follows:

For these reasons I am of the opinion that the determination of whether the respondent railway furnished adequate and suitable accommodation for the carriage of grain for the Board during the crop years 1977-1978 and 1978-1979 has been specially assigned to the Commission, and that in the absence of such a determination by the Commission the Federal Court is

[31] Compte tenu de ce qui précède, le juge Joyal a conclu à la page 553:

Je conclus par conséquent que la Cour fédérale a compétence pour connaître d’une action intentée contre Burlington Northern sur le fondement de l’article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* et que la clause restrictive figurant à la fin de l’article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale* n’empêche pas la Cour de statuer sur ladite action.

Les termes auxquels le juge Joyal renvoie sont «sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l’objet d’une attribution spéciale», termes repris dans l’actuelle version de l’article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

[32] C’est précisément à cette conclusion que j’arrive relativement aux responsabilités de l’Office canadien des transports, eu égard au droit d’action conféré par le paragraphe 116(5) de la *Loi sur les transports au Canada*, dans les cas où l’on allègue qu’une compagnie de chemin de fer a contrevenu aux obligations qui lui incombent en vertu de l’alinéa 113(1)c) de cette Loi, à savoir qu’elle «reçoit, transporte et livre [les] marchandises [qui lui sont présentées pour être transportées sur son chemin de fer] sans délai et avec le soin et la diligence voulus.»

[33] Le juge Joyal a établi une distinction d’avec un arrêt antérieur de la Cour d’appel fédérale, *Kiist c. Canadian Pacific Railway Co.*¹⁰, en faisant l’analyse suivante à la page 552 de ses motifs:

L’affaire soumise au juge *Le Dain* reposait sur l’alinéa 262(1)a) qui prévoit qu’une compagnie ferroviaire est tenue de fournir des installations suffisantes et convenables «pour la réception et le chargement des marchandises et effets présentés à la compagnie pour être transportés sur son chemin de fer». Après avoir analysé de nombreux précédents relatifs aux considérations de politique qu’un organisme administratif doit appliquer quant aux normes des obligations, considérations qu’une cour hésiterait grandement à examiner, il a conclu [. . .]:

Par ces motifs, j’estime que la Commission s’est vue spécialement attribuer la compétence pour déterminer si les compagnies ferroviaires intimées ont fourni des installations suffisantes et convenables en vue du transport du grain pour la Commission canadienne du blé pendant les campagnes agricoles de 1977-1978 et 1978-1979, et qu’en l’absence d’une décision sur ce point de la part de

without jurisdiction to entertain the appellants' claim for damages.

The claim before me, however, is clearly founded on a breach of the duty of care imposed on a railway company under paragraph 262(1)(c) and my prior analysis or interpretation of the whole of section 262 has led me to conclude that it is not the kind of duty which faced the Federal Court of Appeal and where the jurisdiction of the Federal Court under section 23 of its statute would be suspended if not ousted.

[34] Once again, I am satisfied that precisely the same might be said here in contrasting the duties of a railway company under paragraph 113(1)(a) of the *Canada Transportation Act*, the successor to paragraph 262(1)(a) of the *Railway Act*, and those under paragraph 113(1)(c) of the *Canada Transportation Act*, the successor to paragraph 262(1)(c) of the *Railway Act*.

(4) The Law on which the Case is Based Must Be “a Law of Canada” as the Phrase is Used in Section 101 of the Constitution Act, 1867

[35] Section 101 of the *Constitution Act, 1867*, is quoted earlier in these reasons.

[36] By reference to the words “additional Courts” in section 101 of what is now the *Constitution Act, 1867*, in *Consolidated Distilleries Ltd. v. Consolidated Exporters Corp. Ltd.*,¹¹ Chief Justice Anglin, for the majority, wrote at page 534:

It is to be observed that the “additional courts”, which Parliament is hereby authorized to establish, are courts “for the better administration of the laws of Canada.” In the collocation in which they are found, and having regard to the other provisions of the *British North America Act*, the words, “the laws of Canada,” must signify laws enacted by the Dominion Parliament and within its competence.

This position was affirmed in *Quebec North Shore Paper Co. et al. v. Canadian Pacific Ltd. et al.*¹² where Chief Justice Laskin, for the Court, wrote at pages 1065-1066:

It is also well to note that s. 101 does not speak of the establishment of Courts in respect of matters within federal

la Commission, la Cour fédérale est incompétente pour connaître de l'action en dommages-intérêts des appelants.

Toutefois, la réclamation dont je suis saisi repose manifestement sur l'inexécution de l'obligation de soin imposée à une compagnie ferroviaire par l'alinéa 262(1)c), et après avoir analysé ou interprété l'ensemble de l'article 262, je conclus qu'il ne s'agit pas du genre d'obligation dont avait été saisie la Cour d'appel fédérale ni d'un cas où la compétence conférée à la Cour fédérale par l'article 23 de sa loi constitutive serait suspendue sinon écartée.

[34] Encore là, j'estime qu'on peut faire précisément la même analyse en comparant les obligations d'une compagnie de chemin de fer sous le régime de l'alinéa 113(1)a) de la *Loi sur les transports au Canada*, qui a remplacé l'alinéa 262(1)a) de la *Loi sur les chemins de fer*, et les obligations qui lui incombent en vertu de l'alinéa 113(1)c) de la *Loi sur les transports au Canada*, qui a remplacé l'alinéa 262(1)c) de la *Loi sur les chemins de fer*.

4) La loi invoquée dans l'affaire doit être «une loi du Canada» au sens où cette expression est employée à l'article 101 de la Loi constitutionnelle de 1867

[35] L'article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867* est cité précédemment.

[36] Dans l'arrêt *Consolidated Distilleries Ltd. v. Consolidated Exporters Corp. Ltd.*¹¹, le juge en chef Anglin a, à la page 534, écrit ceci au nom de la majorité de la Cour, en renvoyant à l'expression «autres tribunaux» figurant à l'article 101 de ce qui est maintenant la *Loi constitutionnelle de 1867*:

[TRADUCTION] Notons que les «autres tribunaux» que le Parlement est autorisé à établir en vertu de l'art. 101 sont des tribunaux «pour assurer la meilleure exécution des lois du Canada». Compte tenu du contexte et des autres dispositions de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, l'expression «lois du Canada» doit viser les lois adoptées par le Parlement fédéral et qui sont de son ressort.

Cette position a été confirmée dans l'arrêt *Quebec North Shore Paper Co. et autre c. Canadian Pacific Ltée et autre*¹² où le juge en chef Laskin, au nom de la Cour, a écrit ce qui suit aux pages 1065 et 1066:

Il convient également de souligner que l'art. 101 ne traite pas de la création des tribunaux pour connaître des sujets

legislative competence but of Courts “for the better administration of the laws of Canada”. The word “administration” is as telling as the plural words [*sic*] “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.

Against the foregoing authorities, I am satisfied that, to constitute “a law of Canada” as that phrase is used in section 101 of the *Constitution Act, 1867*, there must exist applicable law, and that law must have been validly enacted by Parliament, or validly pursuant to a law validly enacted by Parliament, or, if common law, could validly have been enacted by Parliament.

[37] This action is brought pursuant to subsection 116(5) of the *Canada Transportation Act* for breach of the duty imposed on railway companies by paragraph 113(1)(c) of that Act. I am satisfied that it is beyond question that each of those provisions, and indeed the whole of the *Canada Transportation Act* read as a comprehensive scheme is, “a law of Canada” as the phrase is used in section 101 of the *Constitution Act, 1867*.

Conclusion

[38] Based upon the foregoing brief analysis, I determined that this Court has jurisdiction to entertain this action against the named defendants under section 23 of the *Federal Court Act*, subsections 113(1) and 116(5) of the *Canada Transportation Act* and head 10(a) in section 92 of the *Constitution Act, 1867*. As noted earlier in these reasons, an order to that effect issued on September 23, 2002, following the hearing of the motion giving rise to these reasons.

relevant de la compétence législative fédérale, mais «pour assurer la meilleure exécution des lois du Canada». Le terme «exécution» est aussi significatif que le mot pluriel «lois». À mon avis, ils supposent tous deux l’existence d’une législation fédérale applicable, que ce soit une loi, un règlement ou la *common law*, comme dans le cas de la Couronne, sur lesquels la Cour fédérale peut fonder sa compétence.

À la lumière de ces précédents, j’estime que, pour constituer «une loi du Canada» au sens où cette expression est utilisée à l’article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*, il doit exister une loi applicable, et cette loi doit avoir été valablement édictée par le Parlement, ou valablement édictée en vertu d’une loi valablement édictée par le Parlement ou, s’il agit de *common law*, d’une règle que le Parlement aurait pu valablement édicter.

[37] La présente action est intentée sur le fondement du paragraphe 116(5) de la *Loi sur les transports au Canada* pour inexécution de l’obligation qu’impose aux compagnies de chemin de fer l’alinéa 113(1)c) de la Loi. J’estime que chacune de ces dispositions, voire la *Loi sur les transports au Canada* dans son ensemble, est incontestablement «une loi du Canada» au sens où cette expression est utilisée à l’article 101 de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

Conclusion

[38] Me fondant sur la brève analyse qui précède, j’ai décidé que la présente Cour a compétence pour connaître de la présente action intentée contre les défenderesses désignées, en vertu de l’article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*, des paragraphes 113(1) et 116(5) de la *Loi sur les transports au Canada* et de l’alinéa 10a) de l’article 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Ainsi que je l’ai indiqué précédemment, j’ai prononcé une ordonnance à cet effet le 23 septembre 2002, au terme de l’audition de la requête ayant donné lieu aux présents motifs.

¹ SOR/98-106.

² R.S.C., 1985, c. F-7.

³ S.C. 1996, c. 10.

⁴ 30 & 31 Vict., c. 3 (U.K.) [(as am. by *Canada Act 1982*, 1982, c. 11 (U.K.), Schedule to the *Constitution Act, 1982*, Item 1) [R.S.C., 1985, Appendix II, No. 5]].

¹ DORS/98-106.

² L.R.C. (1985), ch. F-7.

³ L.C. 1996, ch. 10.

⁴ 30 & 31 Vict., ch. 3 (R.-U.) [(mod. par la *Loi de 1982 sur le Canada*, 1982, ch. 11 (R.-U.), annexe de la *Loi constitutionnelle de 1982*, n° 1 [L.R.C. (1985), appendice II, n° 5]].

- ⁵ [1986] 1 S.C.R. 752.
- ⁶ [1998] 1 S.C.R. 626.
- ⁷ See: *Bensol Customs Brokers Ltd. v. Air Canada*, [1979] 2 F.C. 575 (C.A.), at p. 580.
- ⁸ [1988] 1 F.C. 537 (T.D.).
- ⁹ R.S.C. 1970, c. R-2 .
- ¹⁰ [1982] 1 F.C. 361 (C.A.).
- ¹¹ [1930] S.C.R. 531.
- ¹² [1977] 2 S.C.R. 1054.
- ⁵ [1986] 1 R.C.S. 752.
- ⁶ [1998] 1 R.C.S. 626.
- ⁷ Voir: *Bensol Customs Brokers Ltd. c. Air Canada*, [1979] 2 C.F. 575 (C.A.), à la p. 580.
- ⁸ [1988] 1 C.F. 537 (1^{re} inst.).
- ⁹ S.R.C. 1970, ch. R-2.
- ¹⁰ [1982] 1 C.F. 361 (C.A.).
- ¹¹ [1930] R.C.S. 531.
- ¹² [1977] 2 R.C.S. 1054.