

A-9-77

A-9-77

Robert W. Blanchette, Richard C. Bond and John McArthur, as trustees of the property of Penn Central Transportation Company, Norfolk and Western Railway Company, Thomas F. Patton and Ralph S. Tyler, Jr., as trustees of the property of Erie Lackawanna Railway Company, Illinois Central Gulf Railroad Company and Missouri Pacific Railroad Company (*Appellants*) (*Plain-tiffs*)

v.

Canadian Pacific Limited (*Respondent*) (*Defendant*)

and

Canadian National Railway Company, Grand Trunk Western Railroad Company and Central Vermont Railway Inc. (*Mis-en-cause*)

Court of Appeal, Urie J. and MacKay and Kerr D.J.J.—Ottawa, November 18 and December 13, 1977.

*Jurisdiction — Pratique — Railways — Appeal from order to strike out statement of claim — Railway equipment leased by appellants but used by respondent with it paying lessor — Rate increase — Respondent's advising new schedule acceptable, but continuing to pay lower rate — Appellants obliged to pay lessor the difference and sought to recover that amount — Whether relief claimed coming within provisions of Railway Act — Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 2, 262, 263, 265, 269(4), 288, 301.*

This is an appeal from an order of the Trial Division striking out appellants' statement of claim for want of jurisdiction. All parties are railway common carriers. Appellants leased a substantial amount of equipment and respondent paid the lessor for use of leased equipment supplied by appellants. After the lessor effected a rate increase, respondent continued to pay appellants at the lower rate even though it had advised appellants that the new rates were acceptable. Appellants were obliged to pay the lessor the difference in rates and sought to recover that amount from the respondent. The sole question is whether or not the relief sought is found under the only applicable federal legislation in this case, the *Railway Act*.

*Held*, the appeal is dismissed. There is nothing in the *Railway Act* giving a railway company a right of action against another railway company to recover allegedly unpaid, unauthorized tolls for the use of equipment. The rates were set by private agreement or arrangement independent of any au-

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

c.

Canadien Pacifique Limitée (*Intimée*) (*Défendresse*)

et

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Grand Trunk Western Railroad Company et Central Vermont Railway Inc. (*Mis-en-cause*)

Cour d'appel, le juge Urie et les juges suppléants MacKay et Kerr—Ottawa, les 18 novembre et 13 décembre 1977.

*Compétence — Pratique — Chemins de fer — Appel contre une ordonnance enjoignant la radiation de la déclaration — Matériel de chemin de fer en location par les appelants mais utilisé par l'intimée qui paie le locateur — Augmentation du tarif — L'intimée avise que le nouveau tarif est acceptable, mais continue à payer le tarif réduit — Appellants obligés de payer la différence au locateur et cherchent à recouvrer ce montant — Le redressement demandé relève-t-il des dispositions de la Loi sur les chemins de fer? — Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. R-2, art. 2, 262, 263, 265, 269(4), 288, 301.*

Il s'agit d'un appel contre une ordonnance de la Division de première instance enjoignant l'annulation de la déclaration des appelants pour défaut de compétence. Toutes les parties au procès se livrent au trafic ferroviaire, en qualité de transporteurs publics. Les appelants ont pris en location une grande partie du matériel ferroviaire et l'intimée payait le locateur pour l'utilisation du matériel loué fourni par les appelants. Après une augmentation de tarif décidée par le locateur, l'intimée a continué à payer les appelants suivant le tarif antérieur plus bas, alors même qu'elle les avait avisés que le tarif modifié était acceptable. Les appelants ont été obligés de payer au locateur la différence entre ces deux tarifs et cherchent à la recouvrer de l'intimée. La seule question qui se pose consiste à déterminer si le redressement demandé par les appelants se fonde sur la seule loi fédérale applicable, en l'espèce, la *Loi sur les chemins de fer*.

*Arrêt*: l'appel est rejeté. Rien dans la *Loi sur les chemins de fer* ne reconnaît à une compagnie de chemin de fer le droit de poursuivre une autre compagnie de chemin de fer pour le recouvrement de taxes non autorisées et prétendument non payées pour l'utilisation de matériel. Ces taxes ont été fixées

thority emanating from the *Railway Act* and any liability for payment of those charges flows not from the statute but from the agreement or arrangement.

*Quebec North Shore Paper Co. v. Canadian Pacific Ltd.* [1977] 2 S.C.R. 1054, applied. *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654, applied.

APPEAL.

COUNSEL:

*J. B. Claxton, Q.C.*, and *D. H. Tingley* for appellants.

*M. S. Bistricky* for respondent.

*P. Sevigny-McConomy* for mis-en-cause CNR.

SOLICITORS:

*Lafleur, Brown, de Grandpré*, Montreal, for appellants.

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

*Canadian National Railway Company, Law Department*, Montreal, for mis-en-cause CNR.

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

URIE J.: The appellants (plaintiffs), each of which is itself, or through the named trustees, an operator of lines of railroad and other works and undertakings in the United States and, in some instances, in Canada, are plaintiffs in an action brought against the defendants named in the style of cause. The respondent (defendant), Canadian Pacific Limited, moved to strike out the plaintiff's statement of claim as against it by reason of the absence of jurisdiction of the Trial Division in the matter, which motion was granted by an order dated December 10, 1976 [[1977] 2 F.C. 431, *sub. nom. Blanchette v. Canadian National Railway Co.*]. It is from that order that this appeal is brought.

A similar action was brought by different plaintiffs against the same defendants, plus one additional one, under Court file No. T-2002-76. Canadian Pacific Limited obtained an order in that action too, striking out the statement of claim

par suite d'un accord ou arrangement privé entièrement indépendant de tout pouvoir émanant de la *Loi sur les chemins de fer* et toute obligation de payer ces taxes découle, non pas de la loi, mais d'un accord ou arrangement privé entre les parties.

Arrêts appliqués: *Quebec North Shore Paper Co. c. Canadien Pacifique Ltée* [1977] 2 R.C.S. 1054; *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654.

APPEL.

AVOCATS:

*J. B. Claxton, c.r.*, et *D. H. Tingley* pour les appelants.

*M. S. Bistricky* pour l'intimée.

*P. Sevigny-McConomy* pour le mis-en-cause CN.

PROCUREURS:

*Lafleur, Brown, de Grandpré*, Montréal, pour les appelants.

*Canadien Pacifique Ltée, Service du contentieux*, Montréal, pour l'intimée.

*Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Service du contentieux*, Montréal, pour le mis-en-cause CN.

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

LE JUGE URIE: Les appelants (demandeurs), dont chacun est, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un fiduciaire désigné, exploitant de chemin de fer ou d'autres ouvrages et entreprises aux États-Unis et, dans quelques cas, au Canada, sont demandeurs dans une action introduite contre les défenderesses nommées dans l'intitulé de cause. L'intimée (défenderesse) Canadien Pacifique Limitée a demandé l'annulation, en ce qui la concerne, de la déclaration des demandeurs, pour défaut de compétence *ratione materiae* de la Division de première instance, et ladite demande a été accueillie par une ordonnance en date du 10 décembre 1976 [[1977] 2 C.F. 431, *sub. nom. Blanchette c. La Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada*]. Le présent appel a été interjeté contre ladite ordonnance.

Une action semblable a été intentée par d'autres demandeurs contre les mêmes défenderesses, en plus d'une autre, sous le numéro du greffe T-2002-76. Dans cette dernière action, Canadien Pacifique Limitée a également obtenu une ordon-

for the same reason. The appeal [A-8-77] from that order was heard at the same time by agreement since the issues in each case are identical.

All of the parties hereto are engaged, *inter alia*, as common carriers in the railway traffic known as the Canada/United States Auto Trade (the "Auto Trade") which developed pursuant to the Canada/United States Auto Pact of 1966. Specially equipped railway flatcars are used by the plaintiffs and defendants for the shipment of motor vehicles and their components manufactured either in Canada or the United States, to the country other than the country of manufacture or from point to point within the respective countries of manufacture.

The plaintiffs and defendants are also engaged, *inter alia*, as common carriers in the railway traffic known as Trailer on flatcar—Container on flatcar (the TOFC-COFC traffic) involving the inter-line transportation of motorized carrier-trailers and containerized freight from the United States to Canada, from Canada to the United States and from point to point within each country.

A substantial portion of the equipment used by the plaintiffs in the Auto Trade as well as in the TOFC-COFC traffic is owned by the Trailer Train Company, a corporation having its principal place of business in Chicago, Illinois. In paragraphs 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 and 34 of the statement of claim, it is alleged that:

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

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

29. In October, 1970 the Trailer Train Company advised Plaintiffs and Defendants of a change of rates and published new schedules of rates which came into effect January 1, 1971.

nance prononçant l'annulation de la déclaration pour le même motif. A la suite d'un accord, l'appel [A-8-77] contre cette ordonnance a été entendu en même temps car les points litigieux sont les mêmes.

Toutes les parties au présent procès se livrent, entre autres choses, en qualité de transporteurs publics, au trafic ferroviaire requis par le pacte de l'automobile, à la suite du pacte canado-américain de l'automobile signé en 1966. Les demandeurs et les défenderesses utilisent des wagons plats spécialement équipés pour le transport des véhicules automobiles et de leurs pièces détachées, fabriqués soit au Canada soit aux États-Unis, du pays de fabrication à l'autre pays, ou d'un endroit à un autre dans les pays de fabrication.

Les demandeurs et les défenderesses se livrent également, entre autres choses, en qualité de transporteurs publics, au trafic ferroviaire connu sous le nom de transport de remorques et de porte-conteneurs sur wagons plats (trafic TOFC-COFC) comportant le transport, par plus d'un réseau de chemin de fer, de camions de transport avec remorques et de fret conteneurisé, des États-Unis au Canada ou vice versa, ou d'un endroit à un autre dans l'un de ces deux pays.

Une grande partie des appareils du matériel ferroviaire qu'utilisent les demandeurs dans le pacte de l'automobile aussi bien que dans le trafic TOFC-COFC appartient à Trailer Train Company, compagnie ayant sa principale place d'affaires à Chicago (Illinois). Les paragraphes 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 et 34 de la déclaration allèguent que:

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

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

29. En octobre 1970 Trailer Train Company a avisé les demandeurs et les défenderesses d'un changement dans le tarif et publié un nouveau tarif qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1971.

30. In 1971, Defendants advised Plaintiffs and the Trailer Train Company that the said revised Trailer Train Rates were acceptable for the use of Trailer Train equipment.

31. Subsequently, in 1971, Defendants repudiated such advice and gave notice that they would continue to make settlement at the Trailer Train Rates in effect prior to January 1, 1971, and Defendants, except Canadian Pacific which began paying current Trailer Train Rates in January of 1975, have continued to pay Trailer Train in behalf of Plaintiffs on this basis over the objections of Plaintiffs.

32. The Trailer Train Rates were further increased by approximately the following percentages on the following dates:

(a)	February 1, 1972:	5%;
(b)	April 1, 1973:	4.76%;
(c)	April 1, 1974:	5%;
(d)	December 1, 1974:	8%;
(e)	August 1, 1975:	7%;

the actual stated increased varying with the type of car and its accessory equipment; and advice of all such increases was given to Defendants.

33. Notwithstanding the said rates increases, Defendants have persisted in their refusal to pay them while at the same time advising Plaintiffs that they are prepared to pay reasonable rates for the use of Trailer Train equipment furnished by Plaintiffs.

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

It should be noted that it is not alleged that the Trailer Train Company is a railway company and, as I understand it, it is common ground that it is not.

Paragraph (a) of the prayer for relief in the statement of claim reads as follows:

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

The remainder of the prayer for relief sets forth the specifics of the claims against each defendant by each plaintiff.

The learned Trial Judge relied on the judgment of the Supreme Court of Canada in *Quebec North Shore Paper Company v. Canadian Pacific Limited* [1977] 2 S.C.R. 1054, in concluding that the respondent's motion to strike out the statement of claim, as against it, must be granted.

30. En 1971, les défenderesses ont avisé les demandeurs et Trailer Train Company que ledit tarif modifié était acceptable pour l'utilisation du matériel de Trailer Train.

31. Subséquemment, en 1971, les défenderesses ont retiré cet avis et fait savoir qu'elles continueraient à faire leurs paiements d'après le tarif de Trailer Train en vigueur antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1971, et les défenderesses, sauf Canadien Pacifique qui commença en janvier 1975 à payer d'après le tarif courant de Trailer Train, ont toujours payé Trailer Train d'après ledit tarif antérieur, pour le compte des demandeurs et malgré les oppositions de ces derniers.

32. Subséquemment, le tarif de Trailer Train a été augmenté suivant les pourcentages énumérés ci-dessous et aux dates respectives suivantes:

a)	1 <sup>er</sup> février 1972:	5%;
b)	1 <sup>er</sup> avril 1973:	4.76%;
c)	1 <sup>er</sup> avril 1974:	5%;
d)	1 <sup>er</sup> décembre 1974:	8%;
e)	1 <sup>er</sup> août 1975:	7%;

l'augmentation effectivement annoncée variant suivant le genre de wagons et de matériel accessoire y afférents; les défenderesses ont toutes reçu avis de ces augmentations.

33. Nonobstant lesdites augmentations de tarifs, les défenderesses ont continué à refuser de payer d'après le nouveau tarif tout en avisant, en même temps, les demandeurs, qu'elles étaient prêtes à payer un tarif raisonnable pour l'utilisation du matériel de Trailer Train fourni par les demandeurs.

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

Il faudrait remarquer que nul n'a allégué que Trailer Train Company est une compagnie de chemin de fer et, autant que je sache, il est reconnu qu'elle ne l'est pas.

Voici le libellé du paragraphe a) des conclusions de la déclaration:

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

Le reste des conclusions de la requête énonce les détails des réclamations contre chacune des défenderesses par chacun des demandeurs.

Le savant juge de première instance s'est basé sur le jugement rendu par la Cour suprême du Canada dans *Quebec North Shore Paper Company c. Canadien Pacifique Limitée* [1977] 2 R.C.S. 1054, pour conclure qu'il faut accueillir la requête de l'intimée demandant la radiation de la déclaration en ce qui la concerne.

Among the passages in the reasons for judgment of Laskin C.J.C. in the *Quebec North Shore* case, to which reference was made by the Trial Judge, the following, found at pages 1063 and 1064 of the report, provides the two-fold test which must be met to enable the Federal Court to assume jurisdiction under section 23 of its enabling Act.<sup>1</sup>

Ady J. [the trial Judge] did not deal with the effect of s. 101 of the *British North America Act* upon s. 23 of the *Federal Court Act*, and appeared to assume that he had jurisdiction if the enterprise contemplated by the agreement as a whole fell within federal legislative power. As I have already indicated, the question upon which he proceeded is not reached unless the claim for relief is found to be one made “under an Act of the Parliament of Canada or otherwise”. [Emphasis is added.]

And at page 1065 Chief Justice Laskin stated that:

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

We agree with the learned Trial Judge [p. 436] that “Be it in contract or otherwise, it is clear to me that the claim for relief in this action is not one sought under specific federal legislation.”

It was the appellants’ contention that the Trial Judge erred in this conclusion and that the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2 provides the statutory source for their claim for relief. Both refer to a number of sections as supportive of their respective contentions.

The definition of “company” contained in section 2, in the context of this action, means “railway company” and as previously indicated, Trailer Train Company is not a “railway company” within this definition.

<sup>1</sup> 23. The Trial Division has concurrent original jurisdiction as well between subject and subject as otherwise, in all cases in which a claim for relief is made or a remedy is sought under an Act of the Parliament of Canada or otherwise in relation to any matter coming within any following class of subjects, namely bills of exchange and promissory notes where the Crown is a party to the proceedings, aeronautics, and works and undertakings connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province, except to the extent that jurisdiction has been otherwise specially assigned.

Parmi les citations provenant des motifs du jugement rendu par le juge en chef Laskin dans *Quebec North Shore*, et auxquelles renvoie le juge de première instance, les passages suivants, trouvés aux pages 1063 et 1064 du recueil, fournissent le double critère auquel il faut satisfaire pour que la Cour fédérale soit compétente en vertu de l’article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*.<sup>1</sup>

Le juge Ady [le juge de première instance] n’a pas étudié l’effet de l’art. 101 de l’*Acte de l’Amérique du Nord britannique* sur l’art. 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*. Il semble avoir présumé qu’il avait compétence si l’entreprise prévue dans l’accord relevait du pouvoir législatif fédéral. Comme je l’ai déjà souligné, il lui fallait d’abord conclure que la demande de redressement était faite «en vertu d’une loi du Parlement du Canada ou autrement». [C’est moi qui souligne.]

Et voici ce qu’a dit le juge en chef Laskin à la page 1065:

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

Nous sommes d’accord avec le savant juge de première instance [p. 436] pour dire que «Que ce soit à la suite d’un contrat ou autrement, il est clair pour moi que le redressement recherché dans cette action ne l’est pas aux termes d’une loi fédérale précise.»

Les appelants ont allégué que cette conclusion du juge de première instance est erronée et que la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, c. R-2, constitue le fondement de leur demande de redressement. Les parties ont renvoyé à un certain nombre d’articles à l’appui de leurs allégations respectives.

Dans le contexte de la présente action, la définition de «compagnie» dans l’article 2 signifie «compagnie de chemin de fer» et, comme je l’ai indiqué précédemment, Trailer Train Company n’est pas une «compagnie de chemin de fer» au sens de cette définition.

<sup>1</sup> 23. La Division de première instance a compétence concurrente en première instance, tant entre sujets qu’autrement, dans tous les cas où une demande de redressement est faite en vertu d’une loi du Parlement du Canada ou autrement, en matière de lettres de change et billets à ordre lorsque la Couronne est partie aux procédures, d’aéronautique ou d’ouvrages et entreprises reliant une province à une autre ou s’étendant au-delà des limites d’une province, sauf dans la mesure où cette compétence a par ailleurs fait l’objet d’une attribution spéciale.

Sections 262, 263 and 265 require a railway company, which term would include the respondent, to provide accommodation for traffic and interchange facilities with connecting lines. Section 288 prohibits a railway company from preventing the carriage of goods from the place of shipment to the place of destination.

The appellants point out that while these sections do not specify the means by which the railway companies furnish equipment and provide facilities, they do provide sanctions for their failure to do so by empowering the Canadian Transport Commission to make directory orders. As a result, as pointed out in the statement of claim, the railway companies comply with the statutory requirements by allocating the burden of furnishing a portion of the equipment to be provided for each model year among those railway companies engaged in the Auto Trade from the point of origin to the ultimate destination. In the TOFC-COFC traffic there is no such pooling of equipment but equipment moves from one railway interconnecting with another as required by section 288.

Section 274 refers to the "tariffs of tolls" that a company is authorized to issue under the Act. It is not alleged that there is any applicable tariff in this case.

Counsel for the appellants submitted that not only because of the mandatory requirements of the *Railway Act* generally to provide the interconnecting services to which we have just referred, which at least by inference recognizes the right to be compensated for equipment, facilities and services, claims for tolls may be enforced in the Trial Division of this Court by virtue of section 301 and the definition of "Court" set forth in section 2(1).

**301.** In case of refusal or neglect of payment on demand of any lawful tolls, or any part thereof, the tolls are recoverable in any court of competent jurisdiction.

2. (1) ...

"court" means a superior court of the province or district, and, when used with respect to any proceedings for

Les articles 262, 263 et 265 exigent qu'une compagnie de chemin de fer, et l'intimée est incluse dans cette expression, fournisse des installations pour la réception et le chargement des marchandises et des facilités pour le raccordement avec d'autres lignes de voie ferrée. L'article 288 interdit à une compagnie de chemin de fer d'empêcher le transport des marchandises de l'endroit de l'expédition jusqu'à celui de la destination.

Les appelants font ressortir que ces articles, sans spécifier les moyens par lesquels les compagnies de chemin de fer fournissent le matériel et les installations, ont cependant prévu des sanctions en cas de manquement à ces obligations, en habitant la Commission canadienne des transports à rendre des ordonnances administratives. En conséquence, ainsi que le fait ressortir la déclaration, les compagnies de chemin de fer satisfont aux exigences de la loi par la répartition du fardeau de fournir une partie du matériel nécessaire pour chaque année-modèle, parmi les compagnies de chemin de fer engagées dans le pacte de l'automobile de l'endroit d'origine à celui de la destination finale. Le matériel n'est pas ainsi mis en commun dans le trafic TOFC-COFC, mais il est envoyé d'un réseau de chemin de fer à un autre, ainsi que l'exige l'article 288.

L'article 274 renvoie aux «tarifs des taxes» qu'une compagnie est autorisée à émettre en vertu de la Loi. Il n'a pas été allégué qu'il y ait des tarifs applicables en l'espèce.

L'avocat des appelants a soutenu que non seulement la *Loi sur les chemins de fer* exige de façon impérative la fourniture de services d'échange entre les réseaux que nous venons de mentionner, laquelle exigence reconnaît, au moins par déduction, le droit à indemnisation pour le matériel, les installations et les services, mais prévoit le recouvrement des taxes devant la Division de première instance de cette cour en vertu de l'article 301 et de la définition de «cour» donnée à l'article 2(1):

**301.** Lorsque quelqu'un refuse ou néglige de payer sur demande une taxe ou partie de taxe légalement exigible, le recouvrement peut en être poursuivi devant toute cour compétente.

2. (1) ...

«cour» ou «tribunal» signifie une cour supérieure de la province ou du district, et, lorsque cette expression est employée au sujet de procédures qui ont pour objet

(a) the ascertainment or payment, either to the person entitled, or into court, of compensation for lands taken, or for the exercise of powers conferred by this Act, or

(b) the delivery of possession of lands, or the putting down of resistance to the exercise of powers, after compensation paid or tendered,  
 includes the county court of the county where the lands lie; and "county court" and "superior court" are to be interpreted according to the *Interpretation Act*;

Respondent's counsel on the other hand, said that for section 301 to apply the "lawful tolls" in question must be tolls of a railway company authorized under the *Railway Act*. Subsection 269(4) which reads as follows:

269. ...

(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.

clearly provides, in his submission, that for tolls to be lawful they must be "specified in a tariff that has been filed with the Commission and is in effect." That there are no such tariffs applicable to the Trailer Train Company charges is, as we understand it, common ground.

The sole question, it seems to us, is whether or not the relief sought by the appellants herein is found under the only applicable existing federal law, in this case, the *Railway Act*. This is the first of the two tests that must be satisfied, on the authority of the *Quebec North Shore*<sup>2</sup> case, to ascertain the jurisdiction of the Trial Division under section 23 of the *Federal Court Act*.

It is our view that there is nothing in the *Railway Act* or any other existing federal law to which we have been referred, which gives a railway company a right of action against another railway company to recover allegedly unpaid, unauthorized

<sup>2</sup> Since that decision was handed down, but since the decision of the Trial Division was rendered, the Supreme Court of Canada again dealt with the question of the jurisdiction of this Court in *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen* [1977] 2 S.C.R. 654 and reiterated that the jurisdiction in this Court to try an action must be based on a cause of action found in existing federal law.

a) la fixation ou le paiement, soit à la personne qui y a droit, soit par consignation en cour, d'indemnités pour terrains pris ou pour l'exercice de pouvoirs conférés par la présente loi, ou

b) la mise en possession de terrains ou l'anéantissement de résistance à l'exercice de pouvoirs, après paiement ou offre d'indemnité,  
 elle comprend la cour de comté dans le ressort de laquelle les terrains sont situés; et les désignations «cour de comté» et «cour supérieure» doivent être interprétées selon la *Loi d'interprétation*;

L'avocat de l'intimée a pour sa part allégué que, pour que l'article 301 s'applique, il faut que la «taxe légalement exigible» en question soit une taxe édictée par une compagnie de chemin de fer dûment autorisée en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*. Le paragraphe 269(4), dont voici le libellé:

269. ...

(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.

dispose manifestement que, pour être légalement exigibles, les taxes doivent être «spécifiées dans un tarif qui a été déposé à la Commission et est en vigueur.» A notre connaissance, les parties reconnaissent qu'il n'y a pas de tarifs semblables applicables aux frais de Trailer Train Company.

La seule question qui se pose consiste, nous semble-t-il, à déterminer si le redressement demandé par les appelants se fonde sur la seule loi fédérale applicable, en l'espèce, la *Loi sur les chemins de fer*. C'est le premier des deux critères à satisfaire, suivant l'arrêt *Quebec North Shore*<sup>2</sup>, pour déterminer la compétence de la Division de première instance en vertu de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

A notre avis, rien dans la *Loi sur les chemins de fer* ou dans quelque autre loi fédérale existante, à laquelle référence a été faite, ne reconnaît à une compagnie de chemin de fer le droit de poursuivre une autre compagnie de chemin de fer pour le

<sup>2</sup> Depuis que cette décision a été rendue, surtout depuis que la Division de première instance a rendu sa décision, la Cour suprême du Canada a encore eu l'occasion de traiter de la compétence de cette cour dans *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine* [1977] 2 R.C.S. 654, et elle a rappelé que la compétence de cette cour à juger une action doit être fondée sur une cause d'action relevant d'un loi fédérale existante.

tolls for the use of equipment. That equipment was acquired by the appellants as appears clearly from the pleadings, pursuant to a private arrangement between them and the Trailer Train Company which, as above stated, is not a railway company as defined by the *Railway Act*. That this is a private arrangement is seen by the fact that the appellants are suing for the difference between the Trailer Train Company rates as at a specified date or dates and the rates which that non-operating company saw fit to charge at later dates. Those rates were set entirely by private agreement or arrangement independent of any authority emanating from the *Railway Act*. Any liability for payment thereof, flows not from the statute but from the private agreement or arrangement between the parties. As a result, we agree with the learned Trial Judge that the Trial Division is without jurisdiction to adjudicate the claims. Accordingly, the appeal should be dismissed.

In light of this disposition of the appeal, it will be unnecessary for us to deal with the issue raised by the parties as to whether or not the Federal Court of Canada is a court of competent jurisdiction within the meaning of sections 2 and 301 of the *Railway Act*.

\* \* \*

MACKAY D.J.: I concur.

\* \* \*

KERR D.J.: I concur.

recouvrement de taxes non autorisées et prétendument non payées pour l'utilisation de matériel. Les appelants ont acquis ce matériel, ainsi qu'il appert manifestement des plaidoiries, conformément à un arrangement privé entre eux et Trailer Train Company qui, comme je l'ai déjà dit, n'est pas une compagnie de chemin de fer au sens de la *Loi sur les chemins de fer*. La nature privée de cet arrangement ressort du fait que les appelants engagent des poursuites pour la différence entre les taxes levées par Trailer Train Company, à une date ou des dates précises, et celles que cette compagnie qui n'exploite pas de chemin de fer a jugé bon d'exiger à des dates ultérieures. Ces taxes ont été fixées par suite d'un accord ou arrangement privé entièrement indépendant de tout pouvoir émanant de la *Loi sur les chemins de fer*. Toute obligation de payer ces taxes découle, non pas de la loi, mais d'un accord ou arrangement privé entre les parties. En conséquence, nous convenons avec le juge de première instance que la Division de première instance n'est pas compétente pour se prononcer sur ces réclamations. L'appel devrait donc être rejeté.

Tenant compte de la décision ainsi rendue sur l'appel, il ne nous sera pas nécessaire de nous prononcer sur le point litigieux soulevé par les parties relativement à la compétence de la Cour fédérale du Canada au sens des articles 2 et 301 de la *Loi sur les chemins de fer*.

\* \* \*

LE JUGE SUPPLÉANT MACKAY: Je souscris.

g

\* \* \*

LE JUGE SUPPLÉANT KERR: Je souscris.