

A-731-97

Canadian National Railway Company (*Appellant*)

A-731-97

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (*appelante*)

v.

c.

Eagle Forest Products Limited Partnership
(*Respondent*)**Eagle Forest Products Limited Partnership**
(*intimée*)**INDEXED AS: CANADIAN NATIONAL RAILWAY CO. v. EAGLE FOREST PRODUCTS LTD. PARTNERSHIP (C.A.)****RÉPERTORIÉ: CIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA c. EAGLE FOREST PRODUCTS LTD. PARTNERSHIP (C.A.)**Court of Appeal, Stone, Robertson and Noël J.J.A.—
Ottawa, November 2 and December 13, 1999.Cour d'appel, juges Stone, Robertson et Noël, J.C.A.—
—Ottawa, 2 novembre et 13 décembre 1999.

Administrative law — Statutory appeals — Certiorari — Standard of review — Appeal from Canadian Transportation Agency's order requiring removal of restrictions with respect to applicability of rates to Canadian points specified in Tariff — Specialized nature of tribunal, particular expertise in understanding, administering complex regulatory scheme most important factor in determining appropriate standard of review — Agency specialized tribunal possessing particular expertise in deciding matter such as that at issue herein, under somewhat complex regulatory scheme — Had to determine whether respondent's routing instructions contrary to arbitrator's decision, in breach of Canada Transportation Act, s. 161(2)(c) undertaking — Interpretation of final offer, undertaking required to decide whether respondent entitled to invoke AAR Accounting Rule 11 in routing instructions or foreclosed by terms of final offer, statutory undertaking from doing so — Question of mixed fact, law whether facts satisfied legal tests — Standard of review reasonableness.

Droit administratif — Appels prévus par la loi — Certiorari — Norme de révision — Appel à l'égard d'un arrêté de l'Office des transports du Canada ordonnant la suppression de la restriction relative aux prix applicables au transport à destination des points canadiens prévus dans le tarif — La nature spécialisée du tribunal, soit sa compétence particulière qui lui permet de comprendre et d'administrer un système de réglementation complexe, constitue le facteur le plus important à prendre en compte pour déterminer la norme de révision applicable — L'Office est un tribunal spécialisé qui possède une compétence particulière pour trancher une question comme celle qui est en litige en l'espèce, en vertu d'un système de réglementation assez complexe — L'Office devait décider si les instructions d'acheminement de l'intimée allaient à l'encontre de la décision de l'arbitre ainsi que de l'engagement qu'elle avait formulé en application de l'art. 161(2)(c) de la Loi sur les transports au Canada — L'Office devait interpréter la dernière offre et l'engagement afin de décider si l'intimée avait le droit d'invoquer la Règle comptable 11 dans ses instructions ou si elle était empêchée de le faire par les conditions de sa dernière offre et de son engagement — Le litige porte sur une question mixte de faits et de droit et l'Office devait décider si les faits satisfont au critère juridique — La norme de révision applicable est celle du caractère raisonnable.

Transportation — Appeal from Canadian Transportation Agency's order requiring removal from Tariff of restrictions with respect to applicability of rates to Canadian destinations — On final offer arbitration pursuant to Canada Transportation Act, s. 161 arbitrator selecting respondent's final offer setting out rates to Canadian destinations, formulae to determine rates to destinations in U.S.A. — Respondent providing statutory undertaking to ship goods in accordance with arbitrator's decision — Subsequently respondent issuing bills of lading for carriage of goods to American destinations indicating shipper arranging to have goods carried from Saint John to American destinations via

Transports — Appel à l'égard d'un arrêté de l'Office des transports du Canada ordonnant la suppression de la restriction relative aux prix applicables au transport à destination de certains points canadiens — Lors de l'arbitrage relatif à la dernière offre en application de l'art. 161 de la Loi sur les transports au Canada, l'arbitre a choisi la dernière offre de l'intimée qui énonçait les prix applicables aux destinations canadiennes et la formule à utiliser pour établir les prix applicables aux destinations américaines — L'intimée a fourni un engagement suivant lequel elle s'obligeait à expédier les marchandises selon les termes de la décision de l'arbitre — Par la suite, elle a établi quatre

American connecting carrier — Appellant submitting contrary to arbitrator's decision, respondent's undertaking as final offer requiring traffic moving beyond Canada to U.S.A. would be governed by formulae set out therein — Agency holding final offer not containing restriction specifying rates to Canadian points apply only to domestic movements as final destinations, or that cars had to be unloaded at these points — Bearing in mind Agency's special expertise, legislative context, decision not unreasonable — If goods carried to Saint John, unloaded there, rates specified in final offer chargeable; if appellant left to arrange carriage of goods to shipper's customers in U.S.A., formulae contained in final offer would control — Agency not erring in concluding final offer, statutory undertaking not obliging respondent to send traffic beyond Saint John under appellant's auspices — Matter within Agency's specialized expertise for determination in light of facts, statute, policy considerations.

This was an appeal from an order of the Canadian Transportation Agency requiring the removal of restrictions imposed with respect to the applicability of the rates to Canadian points in Tariff CNR 3030. The appellant is a rail carrier. The respondent manufactures oriented strand board, a product used in the construction of buildings, most of which is sold for delivery by rail to purchasers in the United States. A dispute arose concerning the rates that the respondent would have to pay for the carriage of its goods. The respondent submitted the Canadian portion of the rates for final offer arbitration pursuant to *Canada Transportation Act*, subsection 161(1), alleging that the appellant had reneged on a previous agreement as to the level of rail freight rates for the carriage of goods from Miramichi, New Brunswick to destinations in Canada and the United States. The submission contained the respondent's final offer setting out rates to Canadian destinations and formulae to determine rates to U.S. destinations, and the respondent's statutory undertaking to ship the goods in accordance with the arbitrator's decision. The arbitrator selected the respondent's final offer. Shortly thereafter, the respondent issued four bills of lading for the carriage of its oriented strand board by rail to American destinations via Saint John, New Brunswick. Each of the bills of lading contained an identical routing clause which invoked AAR Accounting Rule 11 beyond Saint John. By invoking that Rule, the respondent

connaissements relatifs au transport des marchandises vers des destinations américaines, lesquels connaissances indiquaient que l'expéditeur avait pris des dispositions pour faire transporter les marchandises en question de Saint John jusqu'aux destinations américaines par un transporteur de liaison américain — L'appelante a soutenu que cette façon de procéder allait à l'encontre de la décision de l'arbitre et de l'engagement de l'intimée, étant donné que, selon celui-ci, le service de transport assuré à l'extérieur du Canada vers des destinations américaines devait être régi par la formule énoncée dans la dernière offre — L'Office a conclu que la dernière offre n'indique pas que les prix établis pour les points canadiens devaient s'appliquer uniquement aux envois intérieurs pour lesquels un de ces points est la destination finale ou que les wagons devaient être déchargés à ces endroits — Compte tenu de la compétence spécialisée de l'Office ainsi que du contexte législatif, la décision n'était pas déraisonnable — Si les marchandises étaient transportées à Saint John et déchargées à cet endroit, les prix indiqués dans la dernière offre pourraient être exigés; si l'appelante devait prendre des dispositions pour acheminer les marchandises jusqu'aux établissements des clients se trouvant aux États-Unis, la formule prévue dans la dernière offre s'appliquerait — L'Office n'a pas commis d'erreur lorsqu'il a conclu que la dernière offre et l'engagement fondé sur la loi n'obligeaient pas l'intimée à utiliser les services de l'appelante pour le transport des marchandises au-delà de Saint John — La question était visée par la compétence spécialisée de l'Office, compte tenu des faits, de la Loi et des facteurs politiques applicables.

Il s'agit d'un appel interjeté à l'égard d'un arrêté de l'Office des transports du Canada exigeant la suppression de la restriction relative aux prix applicables au transport à destination des points canadiens comme le prévoit le tarif CNR 3030. L'appelante est un transporteur ferroviaire, tandis que l'intimée fabrique des panneaux à copeaux orientés, soit un matériau de construction dont la majeure partie est vendue et doit être livrée par train à des acheteurs américains. Un conflit a éclaté au sujet des prix que l'intimée devrait payer pour faire transporter ses marchandises. L'intimée a présenté une demande d'arbitrage concernant la dernière offre à l'égard de la partie canadienne des prix conformément au paragraphe 161(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, soutenant que l'appelante était revenue sur un accord précédemment conclu au sujet des prix qui seraient exigés pour le transport ferroviaire de marchandises depuis Miramichi (Nouveau-Brunswick) jusqu'à différentes destinations canadiennes et américaines. La demande d'arbitrage contenait la dernière offre de l'intimée, laquelle énonçait les prix applicables aux destinations canadiennes ainsi qu'une formule servant à déterminer les prix relatifs aux destinations américaines, ainsi que l'engagement par lequel l'intimée s'obligeait à expédier les marchandises selon les termes de la décision de l'arbitre. L'arbitre a choisi la dernière offre de l'intimée. Un peu plus tard, l'intimée a établi quatre connaissances relatifs au

signalled to the appellant that it had arranged to have the goods carried from Saint John to destinations in the U.S.A. via an American carrier. The appellant took the position that the routing instructions were contrary to the terms of the final offer and in breach of the respondent's undertaking to ship its goods in accordance with the arbitrator's decision because the respondent had not incorporated the provisions of Rule 11 for carriage beyond Saint John in its final offer. Thus, according to the appellant, any traffic moving beyond Canadian points to in the United States destinations would be governed by the formulae selected by the arbitration. The appellant held the cars containing the goods pending the receipt of clarification from the respondent of the routing instructions. The respondent filed a complaint with the Agency alleging that the appellant was not fulfilling its common carrier obligation when it refused to deliver the traffic, and requesting that the appellant be ordered to set out the terms and conditions associated with the movement of goods that had been selected by the arbitrator in a tariff. Contemporaneously, the appellant issued the tariff at issue. It provided, *inter alia*, that "rates would not apply under the provisions of AAR Accounting Rule 11", and that "rates were applicable only on traffic fully unloaded in Canada". The Agency concluded that the respondent's final offer contained "no restriction . . . specifying the rates to the Canadian points should apply and only to domestic movements as final destinations or that the cars had to be unloaded at these points". It determined that the respondent's routing instructions did not offend either the arbitrator's decision or the respondent's undertaking.

Under *Canada Transportation Act*, section 41 an appeal lies, with leave of the Court "on a question of law or a question of jurisdiction" only. The Court has some latitude under subsection 41(3) to draw inferences that are not inconsistent with facts expressly found by the Agency and are necessary "for determining the question of law or jurisdiction". Section 31 provides that the Agency's determination "on a question of fact within its jurisdiction is binding and conclusive".

The issues were: (1) what was the appropriate standard of review of the Agency's decision; and (2) whether the Agency erred in its decision.

Held, the appeal should be dismissed.

transport par train de ses panneaux à copeaux orientés vers des destinations américaines via Saint John (Nouveau-Brunswick). Chacun des connaissements comportait une clause identique au sujet de l'itinéraire, selon laquelle la Règle comptable AAR 11 devait s'appliquer au-delà de Saint John. En invoquant cette Règle, l'intimée faisait savoir à l'appelante qu'elle avait pris des dispositions pour faire transporter les marchandises en question de Saint John jusqu'aux destinations américaines par un transporteur américain. L'appelante a soutenu que les instructions en question ne respectaient pas les conditions de la dernière offre et allaient à l'encontre de l'engagement par lequel l'intimée s'était obligée à expédier les marchandises selon les termes de la décision de l'arbitre, parce que l'intimée n'avait pas intégré dans sa dernière offre les dispositions de la Règle 11 au sujet du transport au-delà de Saint John. Par conséquent, selon l'appelante, tout service de transport assuré à l'extérieur du Canada vers des destinations américaines serait régi par la formule choisie par l'arbitre. L'appelante a détenu les wagons contenant les marchandises jusqu'à ce qu'elle obtienne des explications de l'intimée au sujet des instructions d'acheminement. L'intimée a déposé une plainte auprès de l'Office, alléguant que l'appelante avait manqué à ses obligations de transporteur en refusant de transporter les marchandises et qu'elle devrait être tenue d'inscrire dans un tarif les prix et conditions que l'arbitre avait choisis pour le transport des marchandises. Vers la même date, l'appelante a publié le tarif en litige, qui prévoyait notamment que «les prix ne peuvent s'appliquer sous le régime de la Règle 11» et que «les prix s'appliquent uniquement au transport des marchandises entièrement déchargées au Canada». L'Office a conclu qu'aucun élément de la dernière offre de l'intimée «n'indique que les prix établis pour les points canadiens devraient s'appliquer uniquement aux envois intérieurs pour lesquels un de ces points est la destination finale ou que les wagons doivent être déchargés à ces endroits». Il a également jugé que les instructions d'acheminement de l'intimée n'allaient pas à l'encontre de l'engagement de celle-ci ou de la décision de l'arbitre.

L'article 41 de la *Loi sur les transports au Canada* permet d'interjeter appel, avec l'autorisation de la Cour, «sur une question de droit ou de compétence» seulement. La Cour peut, en vertu du paragraphe 41(3), faire des inférences non incompatibles avec les faits formellement établis par l'Office et nécessaires «pour décider de la question de droit ou de compétence». L'article 31 de la *Loi* énonce que la décision de l'Office «sur une question de fait relevant de sa compétence est définitive».

Les questions à trancher étaient celles de savoir 1) quelle était la norme de révision à appliquer à l'égard de la décision de l'Office et 2) si la décision de l'Office était erronée.

Arrêt: l'appel doit être rejeté.

(1) It has been held that the specialized nature of the tribunal and its particular expertise in understanding and administering a complex regulatory scheme is the most important factor in determining the appropriate standard of review. The Canadian Transportation Agency is a specialized tribunal that possesses a particular expertise in deciding a matter such as that at issue herein, under a somewhat complex regulatory scheme. The Agency had to determine whether the respondent's routing instructions were contrary to the arbitrator's decision and in breach of the respondent's undertaking. This involved interpretation of the final offer and the respondent's undertaking. The Agency had to determine whether the facts satisfied the legal tests, an exercise involving questions of mixed law and fact to which the standard of reasonableness applied.

(2) Bearing in mind the Agency's special expertise as well as the legislative context in which its decision and order were made, its decision was not unreasonable. While the respondent's final offer did not explicitly provide for the invocation of AAR Accounting Rule 11, it was reasonably open to the Agency to conclude that it could be invoked. The final offer was aimed at settling the rates that the appellant could charge. If the goods were carried to Saint John and unloaded there, the rates specified in the final offer would be chargeable. On the other hand, if the appellant was left to arrange carriage of the goods to the respondent's customers in the U.S.A., then the formulae contained in the final offer would control. The Agency did not err in concluding that the final offer and the statutory undertaking did not oblige the respondent to send the traffic beyond Saint John under the appellant's auspices. This matter fell squarely within the Agency's specialized expertise for its determination in light of the facts, the statute and the underlying policy considerations.

1) Il a déjà été décidé que la nature spécialisée du tribunal et la compétence particulière qui lui permet de comprendre et d'administrer un système de réglementation complexe représentent le facteur le plus important à prendre en compte pour déterminer la norme de révision à appliquer. L'Office des transports du Canada est un tribunal spécialisé qui possède une compétence particulière pour trancher une question comme celle qui est en litige en l'espèce en vertu d'un système de réglementation assez complexe. L'Office devait décider si les instructions d'acheminement de l'intimée allaient à l'encontre de l'engagement de celle-ci et de la décision de l'arbitre. Pour se prononcer à ce sujet, l'Office devait interpréter la dernière offre et l'engagement de l'intimée et décider si les faits satisfont aux critères juridiques, lequel exercice concerne des questions mixtes de droit et de fait auxquelles la norme du caractère raisonnable s'applique.

2) Compte tenu de la compétence spécialisée de l'Office ainsi que du contexte législatif dans lequel il a rendu sa décision et pris son arrêté, sa décision n'était pas déraisonnable. Même si l'intimée n'a pas explicitement invoqué l'application de la Règle comptable 11 dans sa dernière offre, l'Office pouvait raisonnablement conclure qu'elle avait le droit de le faire. Cette offre visait à déterminer les prix que l'appelante pourrait exiger. Si les marchandises étaient transportées à Saint John et déchargées à cet endroit, les prix indiqués dans la dernière offre pourraient être exigés. En revanche, si l'appelante devait prendre les dispositions pour acheminer les marchandises jusqu'aux établissements des clients de l'intimée aux États-Unis, la formule prévue dans la dernière offre s'appliquerait. L'Office n'a pas commis d'erreur en concluant que la dernière offre et l'engagement prévu par la Loi n'obligeaient pas l'intimée à utiliser les services de l'appelante pour le transport des marchandises au-delà de Saint John. C'est là une question qui est bel et bien visée par la compétence spécialisée de l'Office et que celui-ci pouvait trancher en prenant en considération les faits, la Loi et les facteurs politiques sous-jacents.

STATUTES AND REGULATIONS JUDICIALLY CONSIDERED

- Canada Transportation Act*, S.C. 1996, c. 10, ss. 5, 31, 41, 116(1), 161(2)(c), 163(2),(3), 164(1),(2), 165(3), (6).
Competition Tribunal Act, R.S.C., 1985 (2nd Supp.), c. 19, s. 13(1).
Railway Safety Act, R.S.C., 1985 (4th Supp.), c. 32, s. 16(1).

CASES JUDICIALLY CONSIDERED

APPLIED:

Metropolitan Toronto (Municipality) v. Canadian National Railway Co., [1998] 4 F.C. 506; (1998), 229

LOIS ET RÈGLEMENTS

- Loi sur la sécurité ferroviaire*, L.R.C. (1985) (4^e suppl.), ch. 32, art. 16(1).
Loi sur le Tribunal de la concurrence, L.R.C. (1985) (2^e suppl.), ch. 19, art. 13(1).
Loi sur les transports au Canada, L.C. 1996, ch. 10, art. 5, 31, 41, 116(1), 161(2)c), 163(2),(3), 164(1),(2), 165(3),(6).

JURISPRUDENCE

DÉCISIONS APPLIQUÉES:

Communauté urbaine de Toronto (Municipalité) c. Cie des chemins de fer nationaux du Canada, [1998] 4 C.F.

N.R. 386 (C.A.); *Canada (Director of Investigation and Research) v. Southam Inc.*, [1997] 1 S.C.R. 748; (1997), 144 D.L.R. (4th) 1; 71 C.P.R. (3d) 417; 209 N.R. 20; affg (1995), 127 D.L.R. (4th) 329; 21 B.L.R. (2d) 68; 63 C.P.R. (3d) 67; 185 N.R. 291 (C.A.).

CONSIDERED:

Pezim v. British Columbia (Superintendent of Brokers), [1994] 2 S.C.R. 557; (1994), 114 D.L.R. (4th) 385; [1994] 7 W.W.R. 1; 22 Admin. L.R. (2d) 1; 46 B.C.A.C. 1; 92 B.C.L.R. (2d) 145; 14 B.L.R. (2d) 217; 4 C.C.L.S. 117; 168 N.R. 321; 75 W.A.C. 1.

REFERRED TO:

Upper Lakes Group Inc. v. Canada (National Transportation Agency), [1995] 3 F.C. 395; (1995), 125 D.L.R. (4th) 204; 62 C.P.R. (3d) 167; 181 N.R. 103 (C.A.); *Canadian Pacific Ltd. v. Canada (National Transportation Agency)*, [1992] 3 F.C. 145; (1992), 144 N.R. 235 (C.A.); *Sharp v. Canada (Transportation Agency)*, [1999] 4 F.C. 363; (1999), 31 C.E.L.R. (N.S.) 1; 243 N.R. 160 (C.A.).

APPEAL from an order of the Canadian Transportation Agency requiring the removal from Tariff CNR 3030 of restrictions imposed with respect to the applicability of the rates to Canadian points. Appeal dismissed.

APPEARANCES:

Brian A. Crane, Q.C. and *Ronald D. Luneau* for appellant.
Forrest C. Hume for respondent.
Elizabeth C. Barker for Canadian Transportation Agency.

SOLICITORS OF RECORD:

Gowling, Strathy & Henderson, Ottawa, for appellant.
Forrest C. Hume, Vancouver, for respondent.
 Canadian Transportation Agency, Ottawa, for Canadian Transportation Agency.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

[1] STONE J.A.: This is an appeal pursuant to section 41 of the *Canada Transportation Act*¹ (the Act) from

506; (1998), 229 N.R. 386 (C.A.); *Canada (Directeur des enquêtes et recherches) c. Southam Inc.*, [1997] 1 R.C.S. 748; (1997), 144 D.L.R. (4th) 1; 71 C.P.R. (3d) 417; 209 N.R. 20; conf. (1995), 127 D.L.R. (4th) 329; 21 B.L.R. (2d) 68; 63 C.P.R. (3d) 67; 185 N.R. 291 (C.A.).

DÉCISIONS EXAMINÉES:

Pezim c. Colombie-Britannique (Superintendent of Brokers), [1994] 2 R.C.S. 557; (1994), 114 D.L.R. (4th) 385; [1994] 7 W.W.R. 1; 22 Admin. L.R. (2d) 1; 46 B.C.A.C. 1; 92 B.C.L.R. (2d) 145; 14 B.L.R. (2d) 217; 4 C.C.L.S. 117; 168 N.R. 321; 75 W.A.C. 1.

DÉCISIONS CITÉES:

Upper Lakes Group Inc. c. Canada (Office national des transports), [1995] 3 C.F. 395; (1995), 125 D.L.R. (4th) 204; 62 C.P.R. (3d) 167; 181 N.R. 103 (C.A.); *Canadien Pacifique Ltée c. Canada (Office national des transports)*, [1992] 3 C.F. 145; (1992), 144 N.R. 235 (C.A.); *Sharp c. Canada (Office des transports du Canada)*, [1999] 4 C.F. 363; (1999), 31 C.E.L.R. (N.S.) 1; 243 N.R. 160 (C.A.).

APPEL interjeté à l'égard d'un arrêté de l'Office des transports du Canada exigeant la suppression de la restriction relative aux prix applicables au transport à destination des points canadiens comme le prévoit le tarif CNR 3030. Appel rejeté.

ONT COMPARU:

Brian A. Crane, c.r., et *Ronald D. Luneau*, pour l'appelante.
Forrest C. Hume pour l'intimée.
Elizabeth C. Barker pour l'Office des transports du Canada.

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER:

Gowling, Strathy & Henderson, Ottawa, pour l'appelante.
Forrest C. Hume, Vancouver, pour l'intimée.
 Office des transports du Canada, Ottawa, pour l'Office des transports du Canada.

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

[1] LE JUGE STONE, J.C.A.: Il s'agit d'un appel fondé sur l'article 41 de la *Loi sur les transports au*

a decision and order of the Canadian Transportation Agency (the Agency) dated July 17, 1997. By its order, the Agency required the appellant to remove from Tariff CNR 3030 “the restrictions imposed with respect to the applicability of the rates to Canadian points specified in Tariff CNR 3030.” The remainder of the order is no longer in issue between the parties.

[2] The appellant is a rail carrier within the meaning of the Act. The respondent manufactures oriented strand board (a building material) at its newly constructed mill at Miramichi in the province of New Brunswick, most of which material is sold for delivery by rail to purchasers in the United States. In 1996, a dispute arose between the parties concerning the rates that the respondent would have to pay for the carriage of its goods by the appellant from Miramichi to points in Canada and the United States. When the dispute could not be resolved amicably the respondent elected on December 13, 1996 to submit it to the Agency under Part IV of the Act for final offer arbitration. The Agency ruled that a submission for final offer arbitration would need to be limited “to those offers concerning rates, terms and conditions for movement of goods within Canada, and not within the United States,”² but indicated that the respondent could resubmit its application “to reflect final offers for domestic movements as well as final offers for other traffic moved by railway to which the Act applies.”

[3] A second attempt to resolve the dispute by way of final offer arbitration followed on January 22, 1997 which was received by the Agency the following day. In his letter to the Agency of that date, counsel for the respondent stated that the respondent was “dissatisfied with the Canadian portion of the rail freight rates charged by Canadian National Railway . . . for the movement of oriented strand board . . . traffic from its mill located at Miramichi, New Brunswick, to destinations in Canada and the United States.” He then set out certain background information in which it was alleged that the appellant had reneged on a previously arrived at agreement as to the level of rail freight rates

*Canada*¹ (la Loi) à l’égard d’une décision et d’un arrêté de l’Office des transports du Canada (l’Office) en date du 17 juillet 1997. Dans son arrêté, l’Office obligeait l’appelante à supprimer du tarif CNR 3030 «la restriction relative aux prix applicables au transport à destination des points canadiens comme le prévoit ledit tarif». Le reste de l’arrêté n’est plus en litige entre les parties.

[2] L’appelante est un transporteur ferroviaire au sens de la Loi. L’intimée fabrique des panneaux à copeaux orientés (matériau de construction) à sa nouvelle usine de Miramichi (Nouveau-Brunswick) et vend et fait livrer par train à des acheteurs américains la majeure partie de ce matériau. En 1996, un conflit a éclaté entre les parties au sujet des prix que l’intimée devrait payer pour faire transporter ses marchandises par l’appelante depuis Miramichi jusqu’à différentes destinations canadiennes et américaines. Le conflit n’ayant pu être tranché à l’amiable, l’intimée a décidé, le 13 décembre 1996, de le soumettre à l’Office pour arbitrage conformément à la partie IV de la Loi. L’Office a décidé que les questions soumises à l’arbitrage devraient nécessairement se limiter [TRADUCTION] «aux offres concernant les prix et les conditions relatifs au transport de marchandises à l’intérieur du Canada, et non des États-Unis»², mais a précisé que l’intimée pourrait présenter à nouveau sa demande [TRADUCTION] «afin de tenir compte des dernières offres relatives au transport intérieur ainsi que des dernières offres applicables aux autres marchandises qui sont transportées par chemin de fer et qui sont visées par la Loi».

[3] Le 22 janvier 1997, l’Office a reçu une autre demande datée de la veille en vue de régler le différend par voie d’arbitrage. Dans la lettre qu’il a fait parvenir à l’Office, l’avocat de l’intimée a mentionné que celle-ci était [TRADUCTION] «insatisfaite de la partie canadienne des prix exigés par les Chemins de fer nationaux du Canada [. . .] à l’égard du transport ferroviaire des panneaux à copeaux orientés depuis son usine de Miramichi (Nouveau-Brunswick) jusqu’à différentes destinations canadiennes et américaines». Il a ensuite cité certains documents d’information dans lesquels il était allégué que l’appelante était revenue sur un accord précédemment conclu au sujet des prix

that would be charged for the carriage of goods from the new mill to destinations in Canada and the United States and on the strength of which the respondent had applied for funds for the construction of the mill at a cost of some C\$90,000,000. Counsel asserted as well that in May 1995, while the mill was still under construction, the appellant advised the respondent that it was going to charge rates which were substantially in excess of the level agreed upon previously. In the face of the respondent's protest, the appellant resiled from that decision, indicating, however, that its original freight rate proposal contained a "clerical error . . . which caused the rates quoted to be significantly below what CN intended or viewed as required to be competitive."³ Construction of the mill proceeded. On March 1, 1996, the appellant presented the respondent with a rate book which outlined freight rates to be charged to some 2,000 points and containing, as counsel stated in the submission, "unacceptably high levels" of freight rates. These again were resiled from after further protest by the respondent. The final straw for the appellant, as indicated at paragraph 9 of the submission, was on September 9, 1996 when the appellant provided the respondent "with a revised level of rates . . . which raised the rates yet again well beyond the original and subsequent CN commitments."

[4] The submission for final offer arbitration then followed in paragraphs 10-18 of the letter of January 22, 1997. The respondent stated at the outset, in paragraph 10, that it wished to submit "the matter of the Canadian portion of [the] rates" in question to the Agency for final offer arbitration pursuant to the Act. There then followed in paragraph 13 the "final offer" *per se*. That paragraph reads:

13. The final offer of the shipper to the carrier in this matter is as follows:

13.1 Rates to Canadian points:

see Column (A) of Table 1 attached hereto (Tab 10)

qui seraient exigés à l'égard du transport ferroviaire de marchandises depuis la nouvelle usine jusqu'à différentes destinations canadiennes et américaines, accord sur lequel l'intimée s'était fondée pour demander des fonds afin de financer la construction de l'usine à un coût d'environ 90 000 000 \$CAN. L'avocat a ajouté qu'en mai 1995, alors que l'usine était encore en construction, l'appelante a fait savoir à l'intimée qu'elle exigerait des prix nettement supérieurs aux prix convenus précédemment. L'intimée ayant protesté, l'appelante est revenue sur cette décision, indiquant toutefois que sa proposition de prix initiale comportait [TRADUCTION] «une erreur d'écriture [. . .] par suite de laquelle les prix proposés étaient sensiblement inférieurs à ceux que le CN avait l'intention d'exiger ou jugeait nécessaires, eu égard à la concurrence»³. Les travaux de construction de l'usine se sont poursuivis. Le 1^{er} mars 1996, l'appelante a présenté à l'intimée un tarif indiquant les prix qui seraient exigés pour le transport vers quelque 2 000 points, lesquels prix étaient, comme l'avocat l'a indiqué dans la présentation, [TRADUCTION] «démessurément élevés et inacceptables». L'intimée s'étant à nouveau opposée aux prix en question, l'appelante ne les a pas appliqués. Cependant, comme l'avocat l'indique au paragraphe 9 de la présentation, l'appelante est revenue à la charge le 9 septembre 1996 en présentant à l'intimée [TRADUCTION] «une liste de prix révisés qui étaient encore une fois nettement supérieurs aux prix initiaux et même aux prix subséquents que le CN s'était engagé à respecter», ce que l'intimée a jugé inacceptable.

[4] La demande d'arbitrage a ensuite été formulée aux paragraphes 10 à 18 de la lettre du 22 janvier 1997. L'intimée a indiqué dès le départ, au paragraphe 10, qu'elle souhaitait soumettre [TRADUCTION] «la question de la partie canadienne des prix» à l'Office pour qu'il tranche la dernière offre par arbitrage conformément à la Loi. La dernière offre en question est ensuite formulée au paragraphe 13 en ces termes:

[TRADUCTION]

13. La dernière offre de l'expéditeur au transporteur en l'espèce est la suivante:

13.1 Prix pour le transport à destination des points canadiens

voir la colonne (A) du tableau 1 ci-joint (onglet 10)

13.2 Rates to 19 representative U.S. points:

reductions to be applied by CN to the Canadian portion of the rates issued by CN in its September 9, 1996 rate book, to achieve the level of rates set out in the column entitled "CN March 1, 1996 LDT Rate Book" in Table 2 attached hereto. (Tab 11) This will result in the level of rates which CN committed to EFP.

13.3 Rates to other U.S. points:

reductions to the 19 representative points noted in 13.2 above to be pro-rated on a mileage basis from the closest representative point to all of the remaining destinations listed in CN's March 1, 1996 Rate Book, said pro-rated reductions to be applied by CN to the Canadian portion of the rates to those destinations. This will result in the level of rates which CN committed to EFP.

The above rates are to apply in CN supplied 52' 8" boxcars. Any switching costs or other ancillary charges which CN might incur when its cars are interchanged to connecting railways between the origin and destination of the traffic shall be absorbed by CN. Rates for traffic handled in CN supplied 60' or 52' "high cube" cars are to be higher by 12% and 14% respectively. Rates applying to CN supplied 50' boxcars are to be lower by 8%.⁴

As of January 22, 1997, the respondent had already in its hands the appellant's "last offer" as set forth in the appellant's letter of September 9, 1996, and which is alluded to in paragraphs 14 and 15 of the respondent's submission.

[5] The respondent gave the following undertaking in paragraph 16 of the submission:

16. EFP undertakes to ship the goods to which the arbitration relates in accordance with the decision of the arbitrator, pursuant to paragraph 161(2)(c) of the Canada Transportation Act.⁵

[6] The appellant's reactions to the respondent's submission were twofold. On February 3, 1997 it took the position that the Agency was without jurisdiction

13.2 Prix pour le transport à destination de 19 points représentatifs aux É.-U.:

le CN réduira la partie canadienne des prix qu'il a publiés dans son tarif du 9 septembre 1996 afin d'atteindre les niveaux de prix indiqués dans la colonne intitulée «Tarif TDL du CN en date du 1^{er} mars 1996» au tableau 2 ci-joint (onglet 11), ce qui donnera lieu aux prix que le CN s'est engagé à respecter envers EFP.

13.3 Prix pour le transport à destination des autres points américains:

les réductions appliquées aux 19 points représentatifs selon les indications de l'article 13.2 qui précède devront être calculées sur une base proportionnelle en fonction de la distance entre le point représentatif le plus rapproché et toutes les autres destinations mentionnées dans le tarif du CN en date du 1^{er} mars 1996, le CN devant déduire ces réductions proportionnelles de la partie canadienne des prix fixés pour ces destinations, ce qui donnera lieu aux prix que le CN s'est engagé à respecter envers EFP.

Les prix susmentionnés doivent s'appliquer dans le cas des marchandises transportées dans des wagons couverts de 52' 8" fournis par le CN. Le CN doit absorber tous les frais de manœuvre ou les autres frais accessoires qu'il pourrait engager lorsque ses wagons sont transférés à un transporteur de liaison entre les points d'origine et de destination. Les prix relatifs aux marchandises transportées dans des wagons de grande capacité de 60' ou 52' fournis par le CN doivent être majorés respectivement de 12 p. 100 et de 14 p. 100. Les prix applicables au transport assuré au moyen des wagons couverts de 50' fournis par le CN doivent être abaissés de 8 p. 100⁴.

Le 22 janvier 1997, l'intimée avait déjà en mains la dernière offre de l'appelante dont il est fait mention aux paragraphes 14 et 15 de sa présentation, offre que l'appelante avait exposée dans sa lettre du 9 septembre 1996.

[5] L'intimée a formulé l'engagement suivant au paragraphe 16 de la présentation:

[TRADUCTION] 16. EFP s'engage à expédier les marchandises visées par l'arbitrage selon les termes de la décision de l'arbitre, suivant l'alinéa 161(2)c) de la Loi sur les transports au Canada.⁵

[6] L'appelante a réagi de deux façons à la lettre de l'intimée. Le 3 février 1997, elle a soutenu que l'Office n'avait pas compétence pour renvoyer le

to refer the dispute to final offer arbitration. Nevertheless, on the same day the appellant submitted its own “final offer” to the Agency on a “without prejudice” basis. This offer set out the rates which it would charge the respondent to Canadian destinations as well as a number of conditions the fifth of which reads:

5. Rates will not apply under the provisions of AAR Accounting Rule 11, nor rebill application, nor in the construction of combination rates.

Shortly thereafter, on February 13, 1997, the Agency rejected the appellant’s jurisdictional objection and referred the respondent’s submission to final offer arbitration.⁶

[7] After receiving information filed by the parties pursuant to subsection 163(2) of the Act and hearing the parties on various dates during the months of April and May 1997, the arbitrator rendered her written decision on May 30, 1997. Paragraph A of that decision reads as follows:

A. The final offer of the shipper, Eagle Forest Products Limited Partnership, submitted to the Canadian Transportation Agency by letter dated January 22, 1997, is the offer selected.

[8] Shortly thereafter, on June 13 and 17, 1997, the respondent issued four bills of lading for the carriage by the appellant of its oriented strand board. These shipments were consigned to purchasers in the state of New Hampshire and were to be carried by rail to the U.S. destinations via Saint John, New Brunswick. Each of the bills of lading contained an identical routing clause which read: “CN (St. John) St. Rule 11 beyond St. John” “Rule 11” refers to “AAR [Association of American Railroads] Accounting Rule 11,” which is apparently intended for use in the rail industry “to protect confidential prices and to meet customer requirements by providing multiple freight bills on shipments covered by a through Bill of Lading.”⁷ By invoking that rule, the respondent signalled to the appellant that it had arranged to have the goods in question carried from Saint John to the U.S. destina-

différend à l’arbitrage. Néanmoins, le même jour, elle a présenté à l’Office sa propre «dernière offre» qu’elle a formulée «sous réserve». L’offre fait état des prix que l’appelante exigerait de l’intimée pour le transport vers les destinations canadiennes ainsi que d’un certain nombre de conditions, dont la cinquième est ainsi libellée:

[TRADUCTION]

5. Les prix ne peuvent s’appliquer sous le régime de la Règle comptable 11 de l’Association of American Railroads, ni pour les nouveaux connaissements ni pour l’établissement des prix de liaison.

Peu après, le 13 février 1997, l’Office a rejeté l’opposition de l’appelante qui était fondée sur la compétence et renvoyé la demande de l’intimée à l’arbitrage⁶.

[7] Après avoir obtenu les documents que les parties ont déposés en application du paragraphe 163(2) de la Loi et entendu les arguments de celles-ci à différentes dates au cours des mois d’avril et de mai 1997, l’arbitre a rendu sa décision écrite le 30 mai 1997. Voici le paragraphe A de cette décision:

[TRADUCTION] A. L’offre choisie est la dernière offre que l’expéditeur, Eagle Forest Products Limited Partnership, a présentée à l’Office des transports du Canada dans une lettre datée du 22 janvier 1997.

[8] Un peu plus tard, les 13 et 17 juin 1997, l’intimée a établi quatre connaissements relatifs au transport des panneaux à copeaux orientés que l’appelante devait assurer. Ces marchandises ont été expédiées aux acheteurs de l’État du New Hampshire et devaient être transportées par rail vers les destinations américaines via Saint John (Nouveau-Brunswick). Chacun des connaissements comportait la même clause suivante au sujet de l’itinéraire: [TRADUCTION] «CN (St. John), application de la règle 11 au-delà de St. John». La «règle 11» est la règle comptable AAR [Association of American Railroads] 11», qui est apparemment destinée à être appliquée dans l’industrie ferroviaire [TRADUCTION] «afin de protéger la confidentialité des prix et de respecter les exigences des clients en permettant l’établissement de plusieurs factures de fret à l’égard des envois visés par un connaissement

tions *via* a U.S. connecting carrier. The instruction in the through bills of lading meant that the appellant was to transfer its rail cars at Saint John to the connecting U.S. rail carrier specified by the respondent and the connecting carrier would transport the strand board to the purchasers at the U.S. destinations.

[9] The appellant took the position that the respondent's actions were contrary to the terms of the final offer selected by the arbitrator and in breach of the respondent's paragraph 161(2)(c) undertaking to ship its goods "in accordance with the decision of the arbitrator." As a consequence, the appellant held the cars containing the subject goods pending the receipt of clarification from the respondent of the routing instructions.

[10] On June 20, 1997, the respondent filed a complaint with the Agency pursuant to subsection 116(1) of the Act alleging that the appellant was failing to fulfil its common carrier obligation by refusing to deliver the traffic and, specifically, that the appellant be ordered to "set out the rates and conditions associated with the movement of goods" that had been selected by "the arbitrator in a tariff of the carrier" pursuant to subsection 165(3) of the Act.

[11] Contemporaneously, on June 20, 1997, the appellant issued Freight Tariff CNR 3030 for carriage, *inter alia*, of oriented strand board from Chatham/Miramichi, New Brunswick, to five Canadian destinations. It contained the following restrictions:

Rates will not apply under the provisions of AAR Accounting Rule 11, nor rebill application, nor the construction of combination rates. Rates are applicable only on traffic fully unloaded in Canada.⁸

This tariff was to be effective January 23, 1997 and to expire January 22, 1998.

[12] The respondent's complaint of June 20, 1997 was finally disposed of by the Agency on July 17,

direct»⁷. En invoquant cette règle, l'intimée a fait savoir à l'appelante qu'elle avait pris des dispositions pour faire transporter les marchandises en question de Saint John jusqu'aux destinations américaines par un transporteur de liaison américain. Les instructions formulées dans les connaissements directs signifiaient que l'appelante devait transférer ses wagons à Saint John au transporteur de liaison américain indiqué par l'intimée, lequel transporteur acheminerait les panneaux à copeaux orientés jusqu'aux destinations américaines.

[9] L'appelante a soutenu qu'en agissant ainsi, l'intimée ne respectait pas les conditions de la dernière offre que l'arbitre avait choisie ni son engagement d'expédier les marchandises «selon les termes de la décision de l'arbitre», suivant l'alinéa 161(2)c). Par conséquent, l'appelante a retenu les wagons contenant les marchandises en cause jusqu'à ce qu'elle obtienne des explications de l'intimée au sujet des instructions d'acheminement.

[10] Le 20 juin 1997, l'intimée a déposé auprès de l'Office une plainte fondée sur le paragraphe 116(1) de la Loi, alléguant que l'appelante avait manqué à ses obligations de transporteur en refusant de transporter les marchandises et, plus précisément, qu'elle devrait être tenue, conformément au paragraphe 165(3) de la Loi, [TRADUCTION] «d'inscrire dans un tarif les prix et conditions que l'arbitre avait choisis à l'égard du transport des marchandises».

[11] À la même date, le 20 juin 1997, l'appelante a publié le tarif CNR 3030 visant notamment les prix du transport des panneaux à copeaux orientés depuis Chatham/Miramichi, au Nouveau-Brunswick, vers cinq destinations canadiennes. Le tarif comportait les restrictions suivantes:

[TRADUCTION] Les prix ne peuvent s'appliquer sous le régime de la Règle 11, ni pour les nouveaux connaissements ni pour l'établissement des prix de liaison. Les prix s'appliquent uniquement au transport de marchandises entièrement déchargées au Canada⁸.

Le tarif devait entrer en vigueur le 23 janvier 1997 et expirer le 22 janvier 1998.

[12] Le 17 juillet 1997, l'Office a tranché la plainte de l'intimée en date du 20 juin 1997 dans la décision

1997 in the decision and order that are the subject-matter of this appeal.

Positions of the parties

[13] The appellant's position before the Agency and before this Court is that the respondent's routing instructions are contrary to the decision of the arbitrator as well as in breach of the respondent's paragraph 161(2)(c) undertaking. In the appellant's submission, it was not open to the respondent to invoke the final offer arbitration process provided for in Part IV of the Act and subsequently contradict the terms of the offer because it was able to negotiate better deals elsewhere. Moreover, the respondent had not incorporated the provisions of AAR Accounting Rule 11 for carriage beyond Saint John, New Brunswick in its "final offer" whereas the appellant explicitly excluded the application of that rule in its own final offer. By acting as it did in issuing the four bills of lading in June 1997, therefore, the respondent had attempted to rewrite its final offer. That offer, in the appellant's submission, required the respondent to ship all of its oriented strand board traffic to Canadian points at the rates specified in that offer. Any traffic moving beyond Canadian points to destinations U.S. destinations would be governed according to the formulae selected by the arbitrator as set out in paragraphs 13.2 and 13.3 of the respondent's final offer.

[14] The Agency rejected these arguments. In determining that the respondent's routing instructions did not offend either the arbitrator's decision or the respondent's paragraph 161(2)(c) undertaking, the Agency concluded that the respondent's final offer contained "no restriction . . . specifying the rates to the Canadian points should apply and only to domestic movements as final destinations or that the cars had to be unloaded at these points."⁹ In the submission of the appellant this conclusion was "dead wrong."

[15] The respondent contends that its final offer as selected by the arbitrator was directed at settling a dispute as to the freight rates to be charged to the respondent by the appellant in respect of the traffic to

et l'arrêté qui font l'objet du présent appel.

La position des parties

[13] Devant l'Office et devant la Cour, l'appelante a soutenu que les instructions d'acheminement de l'intimée allaient à l'encontre de la décision de l'arbitre ainsi que de son engagement fondé sur l'alinéa 161(2)c). Selon l'appelante, l'intimée ne pouvait demander l'application de la procédure d'arbitrage prévue à la partie IV de la Loi et revenir subséquemment sur les conditions de l'offre parce qu'elle pouvait négocier des ententes plus avantageuses ailleurs. De plus, l'intimée n'avait pas intégré dans sa «dernière offre» les dispositions de la règle comptable 11 à l'égard du transport vers des destinations situées au-delà de Saint John (Nouveau-Brunswick), tandis que l'appelante avait explicitement exclu l'application de cette règle dans sa propre dernière offre. En établissant les quatre connaissements comme elle l'a fait en juin 1997, l'intimée a donc tenté de réécrire sa dernière offre. De l'avis de l'appelante, cette offre obligeait l'intimée à expédier la totalité de ses panneaux à copeaux orientés vers des destinations canadiennes aux prix indiqués dans cette offre. Tout service de transport assuré à l'extérieur du Canada vers des destinations américaines serait régi par la formule choisie par l'arbitre, selon les indications des paragraphes 13.2 et 13.3 de la dernière offre de l'intimée.

[14] L'Office a rejeté ces arguments. Jugeant que les instructions d'acheminement de l'intimée n'allaient à l'encontre ni de la décision de l'arbitre ni de l'engagement fondé sur l'alinéa 161(2)c), l'Office a conclu que «rien dans l'offre choisie par l'arbitre n'indique que les prix établis pour les points canadiens devraient s'appliquer uniquement aux envois intérieurs pour lesquels un de ces points est la destination finale ou que les wagons doivent être déchargés à ces endroits»⁹. De l'avis de l'appelante, cette conclusion était [TRADUCTION] «manifestement erronée».

[15] L'intimée fait valoir que sa dernière offre, que l'arbitre a choisie, avait pour but de régler un différend concernant les prix de transport que l'appelante exigerait d'elle à l'égard des marchandises transpor-

both Canadian and U.S. destinations. It argues that nothing in the offer or undertaking required it to commit the traffic for ongoing carriage beyond Canadian points under arrangements made by the appellant with the U.S. carrier or carriers. In its submission the final offer was sufficiently flexible to allow it to invoke AAR Accounting Rule 11 after shipping the goods with the appellant as far as Saint John. In this way, it argues, it is able to deliver its goods through Canada to U.S. destinations at the lowest possible cost consistent with the stated policy expressed in section 5 of the Act and recognized by the Agency in its decision. The respondent emphasizes as well that the appellant was the only railway serving its mill. The respondent was thus in the position of a “captive shipper,” and this was a matter that the arbitrator was required to consider under subsection 164(2) of the Act. That subsection provides that in making a decision the arbitrator must have regard to “whether there is available to the shipper an alternative, effective, adequate and competitive means of transporting the goods to which the matter relates.”

ANALYSIS

[16] The Court is faced with two discrete issues on this appeal. It has first to determine by what standard it is to review the Agency’s decision and then to conduct the review in the light of the applicable standard.

Standard of review

[17] Section 41 of the Act provides for an appeal from the Agency. It reads in part:

41. (1) An appeal lies from the Agency to the Federal Court of Appeal on a question of law or a question of jurisdiction on leave to appeal being obtained from that Court on application made within one month after the date of the decision, order, rule or regulation being appealed from, or within any further time that a judge of that Court under special circumstances allows, and on notice to the parties and the Agency, and on hearing those of them that appear and desire to be heard.

tées tant vers des destinations canadiennes qu’américaines. Selon l’intimée, aucun élément de l’offre ou de l’engagement ne l’obligeait à faire transporter les marchandises destinées à des points situés à l’extérieur du Canada conformément à des ententes que l’appelante avait conclues avec le ou les transporteurs américains. La dernière offre était suffisamment souple, soutient-elle, pour lui permettre d’invoquer l’application de la règle comptable 11 une fois que l’appelante aurait assuré le transport des marchandises jusqu’à Saint John. En agissant ainsi, l’intimée peut expédier ses marchandises vers des destinations américaines en passant par le Canada au plus bas coût possible, conformément à la politique qui est énoncée expressément à l’article 5 de la Loi et dont l’Office a reconnu l’application dans sa décision. L’intimée insiste également sur le fait que l’appelante était le seul transporteur ferroviaire desservant son usine. L’intimée se trouvait donc dans la position d’un «expéditeur captif», élément dont l’arbitre devait tenir compte selon le paragraphe 164(2) de la Loi. Cette disposition énonce que, pour en arriver à une décision, l’arbitre tient compte «de la possibilité pour l’expéditeur de faire appel à un autre mode de transport efficace, bien adapté et concurrentiel, des marchandises en question».

ANALYSE

[16] Dans le présent appel, la Cour doit trancher deux questions distinctes. Elle doit d’abord décider quelle est la norme de révision applicable à la décision de l’Office et examiner ensuite cette décision à la lumière de la norme en question.

Norme de révision

[17] L’article 41 de la Loi permet d’interjeter appel des décisions de l’Office. Voici les dispositions pertinentes de cet article:

41. (1) Tout acte—décision, arrêté, règle ou règlement—de l’Office est susceptible d’appel devant la Cour d’appel fédérale sur une question de droit ou de compétence, avec l’autorisation de la cour sur demande présentée dans le mois suivant la date de l’acte ou dans le délai supérieur accordé par un juge de la cour en des circonstances spéciales, après notification aux parties et à l’Office et audition de ceux d’entre eux qui comparaissent et désirent être entendus.

...

[. . .]

(3) An appeal shall be heard as quickly as is practicable and, on the hearing of the appeal, the Court may draw any inferences that are not inconsistent with the facts expressly found by the Agency and that are necessary for determining the question of law or jurisdiction, as the case may be.

(3) L'appel est mené aussi rapidement que possible; la cour peut l'entendre en faisant toutes inférences non incompatibles avec les faits formellement établis par l'Office et nécessaires pour décider de la question de droit ou de compétence, selon le cas.

Thus an appeal lies, with leave of this Court, "on a question of law or a question of jurisdiction" only. Some latitude is allowed the Court under subsection 41(3) for the drawing of inferences that are not inconsistent with facts expressly found by the Agency and are necessary "for determining the question of law or jurisdiction." These provisions must, however, be read in light of section 31 of the Act that the Agency's findings or determination "on a question of fact within its jurisdiction is binding and conclusive."

Il est donc permis, avec l'autorisation de la Cour, d'interjeter appel d'une décision de l'Office «sur une question de droit ou de compétence» seulement. La Cour peut, en vertu du paragraphe 41(3), faire des inférences non incompatibles avec les faits formellement établis par l'Office et nécessaires «pour décider de la question de droit ou de compétence». Ces dispositions doivent toutefois être rapprochées de l'article 31 de la Loi, selon lequel la décision de l'Office «sur une question de fait relevant de sa compétence est définitive».

[18] The issue of the applicable standard of review was very recently addressed by the Court in *Metropolitan Toronto (Municipality) v. Canadian National Railway Co.*¹⁰ in the light of the earlier decision of the Court in *Upper Lakes Group Inc. v. Canada (National Transportation Agency)*¹¹ and that of the Supreme Court of Canada in *Canada (Director of Investigation and Research) v. Southam Inc.*¹² *Metropolitan Toronto, supra*, involved an appeal from the Agency requiring the Municipality and CN to share equally the cost of fencing constructed along the CN right of way in the lower Don Valley. In so deciding, the Agency determined that the fence was a "railway work" and that the Municipality "stands to benefit from the completion of that work within the meaning of subsection 16(1) of the *Railway Safety Act*."¹³ Guided by the reasoning in *Southam, supra*, Strayer J.A. concluded in *Metropolitan Toronto, supra*, that, at bottom, the determinations of whether the fencing was a "railway work" and the municipality "stood to benefit" involved questions of mixed law and fact rendering the Agency's decision subject to a standard of "reasonableness" rather than to one of "correctness." In short, the question was "whether the facts satisfy the legal test."

[18] Dans l'arrêt *Communauté urbaine de Toronto (Municipalité) c. Cie des chemins de fer nationaux du Canada*¹⁰, la Cour a récemment examiné la question de la norme de révision applicable à la lumière de son arrêt antérieur *Upper Lakes Group Inc. c. Canada (Office national des transports)*¹¹ et de l'arrêt de la Cour suprême du Canada *Canada (Directeur des enquêtes et recherches) c. Southam Inc.*¹². L'arrêt *Communauté urbaine de Toronto*, précité, portait sur l'appel d'une décision par laquelle l'Office obligeait la municipalité et le CN à supporter à parts égales le coût en capital et les frais d'entretien d'une clôture longeant l'emprise du CN dans la vallée inférieure de la rivière Don. Pour en arriver à sa décision, l'Office a conclu que la clôture était une «installation ferroviaire» et que la municipalité était «bénéficiaire» de l'installation de la clôture au sens du paragraphe 16(1) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*¹³. S'inspirant du raisonnement suivi dans l'arrêt *Southam*, précité, le juge Strayer, J.C.A. a conclu, dans l'arrêt *Communauté urbaine de Toronto*, précité, que les questions de savoir si la clôture était une «installation ferroviaire» et si la municipalité «était bénéficiaire» étaient au fond des questions mixtes de droit et de fait, de sorte que la décision de l'Office était assujettie à la norme du caractère «raisonnable» plutôt qu'à la norme de la décision «correcte». Bref, la question était celle de savoir «si les faits satisfont au critère juridique».

[19] *Southam, supra*, addressed the issue of the appropriate standard of review of a decision of the Competition Tribunal under the *Competition Tribunal Act*.¹⁴ While that statute did not contain a privative clause, subsection 13(1) provided for a fairly broad right of appeal to this Court from any decision or order of the tribunal “as if it were a judgment of the Federal Court of Canada—Trial Division.” Under subsection 13(2) an appeal on a “question of fact” lay only with leave of the Court. In determining what limits an appellate court should observe in the exercise of its statutory appellate function, the Court had regard to the nature of the problem before the tribunal, the applicable law properly interpreted in the light of its purpose and the expertise of the tribunal. Iacobucci J. went on to identify a tripartite classification of the nature of the problem before the tribunal, namely, “questions of law”, “questions of fact” and “mixed questions of law and fact.” He explained and illustrated these distinctions as follows:¹⁵

Section 12(1) of the *Competition Tribunal Act* contemplates a tripartite classification of questions before the Tribunal into questions of law, questions of fact, and questions of mixed law and fact. Briefly stated, questions of law are questions about what the correct test is; questions of fact are questions about what actually took place between the parties; and questions of mixed law and fact are questions about whether the facts satisfy the legal test. A simple example will illustrate these concepts. In the law of tort, the question what “negligence” means is a question of law. The question whether the defendant did this or that is a question of fact. And, once it has been decided that the applicable standard is one of negligence, the question of whether the defendant satisfied the appropriate standard of care is a question of mixed law and fact. I recognize, however, that the distinction between law on the one hand and mixed law and fact on the other is difficult. On occasion, what appears to be mixed law and fact turns out to be law, or *vice versa*.

He later explained that if an error is made by a tribunal “in applying the law to the facts . . . that is a matter of mixed law and fact.”¹⁶ Iacobucci J. offered a further illustration. He observed that the question in *Pezim v. British Columbia (Superintendent of Brokers)*¹⁷ of whether to regard newly acquired

[19] La décision *Southam*, précitée, portait sur la norme de révision à appliquer à l’égard d’une décision que le Tribunal de la concurrence avait rendue en application de la *Loi sur le Tribunal de la concurrence*¹⁴. Même si cette loi ne renfermait aucune clause privative, le paragraphe 13(1) accordait un droit d’appel assez large devant la Cour à l’égard d’une décision ou ordonnance du tribunal «tout comme s’il s’agissait de jugements de la Section de première instance de cette Cour». Le paragraphe 13(2) permet d’interjeter appel sur une question de fait uniquement avec l’autorisation de la Cour. Pour déterminer les limites qu’un tribunal d’appel devrait respecter dans l’exercice de ses fonctions d’appel découlant d’une loi, la Cour a tenu compte de la nature du problème dont le Tribunal était saisi, de la règle de droit applicable interprétée correctement à la lumière de son objet et des connaissances spécialisées du tribunal. Le juge Iacobucci a ensuite classé les questions soumises au Tribunal en trois catégories, soit les «questions de droit», les «questions de fait» et les «questions de droit et de fait». Voici comment il a expliqué et illustré ces distinctions¹⁵:

Le paragraphe 12(1) de la *Loi sur le Tribunal de la concurrence* classe les questions soumises au Tribunal en trois catégories: les questions de droit, les questions de fait et les questions de droit et de fait. En résumé, les questions de droit concernent la détermination du critère juridique applicable; les questions de fait portent sur ce qui s’est réellement passé entre les parties; et, enfin, les questions de droit et de fait consistent à déterminer si les faits satisfont au critère juridique. Un exemple simple permettra d’illustrer ces concepts. En droit de la responsabilité civile délictuelle, la question de savoir en quoi consiste la «négligence» est une question de droit. Celle de savoir si le défendeur a fait ceci ou cela est une question de fait. Une fois qu’il a été décidé que la norme applicable est la négligence, la question de savoir si le défendeur a respecté la norme de diligence appropriée est une question de droit et de fait. Toutefois, je reconnais que la distinction entre les questions de droit, d’une part, et celles de droit et de fait, d’autre part, est difficile à faire. Parfois, ce qui semble être une question de droit et de fait se révèle une question de droit, ou *vice versa*.

Le juge a ajouté plus loin que, lorsqu’un tribunal commet une erreur «en appliquant le droit aux faits», il s’agira d’une «question de droit et de fait»¹⁶. Le juge Iacobucci a ensuite donné un autre exemple. Il a fait remarquer que la question à trancher dans l’affaire *Pezim c. Colombie-Britannique (Superintendent of*

information as a “material change” in the affairs of a company was a question of law rather than one of mixed law and fact. This was principally “because the words in question were present in a statutory provision and questions of statutory interpretation are generally questions of law, but also because the point in controversy was one that might potentially arise in many cases in the future; the argument was about kinds of information and not merely about the particular information that was at issue in that case.”¹⁸

[20] In selecting the appropriate standard of review in that case, Iacobucci J. laid much stress on the specialized nature of the tribunal and its particular expertise in understanding and administering a complex regulatory scheme.¹⁹ Indeed, he regarded that factor as “the most important consideration.”²⁰ It seems to me that the Agency can rightly be considered to be a specialized tribunal that possesses a particular expertise in deciding a matter such as that which is in issue on this appeal, under a regulatory scheme that is somewhat complex.

[21] The central issue before the Agency in its decision and order of July 17, 1997 was whether to sustain or reject the respondent’s subsection 116(1) complaint that in holding the cars of oriented strand board at points in New Brunswick and refusing to connect them at Saint John to the U.S. rail carrier that was specified by the respondent, the appellant was failing to fulfil its common carrier obligation and should be ordered to comply with the arbitrator’s decision of May 13, 1997. In deciding as it did, the Agency had to determine whether the respondent’s routing instructions were contrary to the arbitrator’s decision and in breach of the respondent’s paragraph 161(2)(c) undertaking. The task facing the Agency directly involved the interpretation of the final offer and the undertaking in deciding whether the respondent was entitled to invoke AAR Accounting Rule 11 in its routing instructions or, on the contrary, was foreclosed by the terms of its final offer and statutory undertaking from doing so. It appears to me that the

Brokers)¹⁷, soit celle de savoir s’il fallait considérer des renseignements récemment obtenus comme un «changement important» dans l’exploitation d’une entreprise, était une question de droit plutôt qu’une question de droit et de fait. Il en était ainsi principalement «parce que les mots en cause se trouvaient dans une disposition législative et que les questions d’interprétation des lois sont généralement des questions de droit, mais aussi parce que le point litigieux était susceptible de se présenter à nouveau dans bon nombre de cas dans le futur: le débat concernait les types de renseignements et non simplement les renseignements particuliers visés par l’instance»¹⁸.

[20] Pour déterminer la norme de révision qu’il convenait d’appliquer dans cette affaire, le juge Iacobucci a accordé beaucoup d’importance à la nature spécialisée du tribunal et à sa grande compétence, qui lui permettait de comprendre et d’administrer un système de réglementation complexe¹⁹. Effectivement, il a considéré ce facteur comme «la considération la plus importante»²⁰. Il me semble que l’Office peut être considéré à juste titre comme un tribunal spécialisé qui possède une compétence particulière pour trancher une question comme celle qui est en litige en l’espèce, en vertu d’un système de réglementation assez complexe.

[21] La principale question que l’Office a tranchée dans sa décision et dans son arrêté du 17 juillet 1997 était celle de savoir s’il y avait lieu d’accueillir ou de rejeter la plainte de l’intimée fondée sur le paragraphe 116(1), selon laquelle en retenant les wagons de panneaux de copeaux orientés à certains endroits du Nouveau-Brunswick et en refusant de les transférer au transporteur ferroviaire américain précisé par l’intimée, l’appelante a manqué à son obligation de transporteur et il devait lui être enjoint de respecter la décision que l’arbitre a rendue le 13 mai 1997. Pour se prononcer à ce sujet, l’Office devait décider si les instructions d’acheminement de l’intimée allaient à l’encontre de la décision de l’arbitre ainsi que de l’engagement qu’elle avait formulé en application de l’alinéa 161(2)c). L’Office devait donc interpréter la dernière offre et l’engagement afin de décider si l’intimée avait le droit d’invoquer la règle comptable 11 dans ses instructions ou si elle était empêchée de le faire par les conditions de sa dernière offre et de son engage-

Agency had here to determine whether “the facts satisfy the legal tests.”²¹ This exercise largely involves questions of mixed law and fact to which the standard of reasonableness applies.

[22] As the Agency itself noted,²² section 5 of the Act contains a number of policy objectives which “are most likely to be achieved when all carriers are able to compete, both within and among various modes of transportation,” under conditions ensuring that “competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation services.” This Court has noted the significance of this stated policy objective on the role of the Agency.²³ Moreover, this Court noted in *Metropolitan Toronto*²⁴ that the Agency is “an expert tribunal with the cumulative experience of a century acquired by it and its predecessors, with an expert staff.”

[23] I conclude that the standard of review in the present case should be that of reasonableness.

Merits

[24] I begin by examining the legislative framework. By subsection 161(1) of the Act a shipper “who is dissatisfied with the rate or rates charged or proposed to be charged by a carrier for the movement of goods, or with any conditions associated with the movement of goods” may submit the matter to the Agency for final offer arbitration. Within 15 days after the reference by the Agency, the parties are required by subsection 163(3) of the Act to “exchange the information that they intend to submit to the arbitrator in support of their final offers.” Subsection 164(1) of the Act then directs the arbitrator to “have regard to the information provided to the arbitrator by the parties in support of their final offers.” In the present case, information was exchanged and provided to the arbitrator pursuant to these provisions. Subsection 164(2) of the Act imposes an additional obligation on the arbitrator to “have regard to whether there is

ment en question. Il me semble que l’Office devait décider ici si les faits «satisfont au critère juridique»²¹. Il s’agit là essentiellement de questions de droit et de fait auxquelles la norme du caractère raisonnable s’applique.

[22] Comme l’Office l’a lui-même souligné²², l’article 5 de la Loi énonce un certain nombre d’objectifs politiques qui «sont plus susceptibles de se réaliser en situation de concurrence de tous les transporteurs, à l’intérieur des divers modes de transport ou entre eux», à condition que «la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que la chose est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces». La Cour a déjà souligné l’importance de cet objectif politique pour le rôle de l’Office²³. De plus, dans l’arrêt *Communauté urbaine de Toronto*²⁴, la Cour a mentionné que l’Office est «un tribunal spécialisé qui, avec ses prédécesseurs, cumule une centaine d’années d’expérience et qui [est] doté d’un personnel spécialisé».

[23] Je suis d’avis que la norme de révision à appliquer en l’espèce est celle du caractère raisonnable.

Le fond

[24] J’examinerai d’abord le cadre législatif. Selon le paragraphe 161(1) de la Loi, l’expéditeur «insatisfait des prix appliqués ou proposés par un transporteur pour le transport de marchandises ou des conditions imposées à cet égard» peut soumettre la question à l’Office pour arbitrage. Dans les 15 jours suivant le renvoi, les parties doivent, en vertu du paragraphe 163(3) de la Loi, s’échanger «les renseignements qu’elles ont l’intention de présenter à l’arbitre à l’appui de leurs dernières offres». Selon le paragraphe 164(1), l’arbitre «tient compte des renseignements que lui fournissent les parties à l’appui de leurs dernières offres». Dans la présente affaire, des renseignements ont été échangés et fournis à l’arbitre conformément à ces dispositions. Le paragraphe 164(2) de la Loi fait également à l’arbitre l’obligation de tenir compte «de la possibilité pour l’expéditeur de faire appel à un autre mode de transport efficace, bien adapté et

available to the shipper an alternative, effective, adequate and competitive means of transporting the goods to which the matter relates.” Subsection 165(3) required the carrier, without delay after the arbitrator’s decision, to “set out the rate or rates or the conditions associated with the movement of the goods that have been selected by the arbitrator in a tariff of the carrier” unless the carrier is entitled to keep the rates or conditions confidential. In the absence of agreement between the parties, paragraph 165(6)(a) renders the arbitrator’s decision on a final offer arbitration “final and binding and . . . applicable to the parties as of the date on which the submission for arbitration was received by the Agency from the shipper” and enforceable “as if it were an order of the Agency.”

[25] As I read it, the respondent’s sole purpose for requesting final offer arbitration, as stated in paragraph 10 of counsel’s letter to the Agency of January 22, 1997, was for resolving the respondent’s dissatisfaction with the Canadian portion of the “rates” as proposed in the appellant’s letter of September 9, 1996. The submission was thus confined. Correspondingly, the paragraph 161(2)(c) undertaking imposed on the respondent an obligation to pay the rates that were either specified or to be reckoned by application of the formulae contained in the selected final offer. The appellant argues that the Agency erred in concluding that the respondent enjoyed the option of invoking AAR Accounting Rule 11 in its routing instructions beyond Saint John. It points out that AAR Accounting Rule 11 was not incorporated in the respondent’s final offer. Moreover, the appellant’s final offer of February 3, 1997 explicitly excluded the application of AAR Accounting Rule 11. The result, in the appellant’s submission, is that the respondent’s final offer as selected by the arbitrator and the respondent’s paragraph 161(2)(c) undertaking should have led the Agency to determine that the respondent was obliged to have all of its oriented strand board traffic through Canada from the Miramichi mill to Canadian and U.S. destinations carried by the appellant in accordance with the terms of the final offer.

[26] In order to assess the merits of the competing arguments the Agency had first and foremost to

concurrentiel, des marchandises en question». Le paragraphe 165(3) oblige le transporteur à inscrire «sans délai après la décision de l’arbitre, les prix ou conditions liés à l’acheminement des marchandises choisis par l’arbitre dans un tarif du transporteur», sauf si le transporteur a le droit de ne pas dévoiler les prix ou conditions en question. Selon l’alinéa 165(6)a), sauf accord entre les parties à l’effet contraire, la décision de l’arbitre au sujet d’une dernière offre qui lui est soumise «est définitive et obligatoire, s’applique aux parties à compter de la date de la réception par l’Office de la demande d’arbitrage présentée par l’expéditeur et, aux fins de son exécution, est assimilée à un arrêté de l’Office».

[25] Si j’ai bien compris, l’intimée a demandé un arbitrage au sujet de sa dernière offre pour la simple raison, comme l’avocat l’a expliqué au paragraphe 10 de la lettre en date du 22 janvier 1997 qu’il a adressée à l’Office, qu’elle était insatisfaite de la partie canadienne des «prix» que l’appelante avait proposés dans sa lettre du 9 septembre 1996. Le débat était délimité en ces termes. Par conséquent, par suite de l’engagement qu’elle avait formulé en application de l’alinéa 161(2)c), l’intimée était tenue de payer les prix qui étaient précisés dans la dernière offre choisie ou qui seraient calculés en application de la formule énoncée dans celle-ci. L’appelante fait valoir que l’Office a commis une erreur lorsqu’il a conclu que l’intimée pouvait invoquer l’application de la règle comptable 11 dans ses instructions d’acheminement relatives aux destinations situées au-delà de Saint John. Elle souligne que la règle comptable 11 n’a pas été intégrée dans la dernière offre de l’intimée. De plus, dans sa dernière offre du 3 février 1997, l’appelante elle-même a exclu l’application de cette règle. Il s’ensuit que la dernière offre de l’intimée, que l’arbitre a choisie, et l’engagement de l’intimée qui était fondé sur l’alinéa 161(2)c) auraient dû inciter l’Office à conclure que celle-ci était tenue de faire transporter la totalité de ses envois de panneaux à copeaux orientés via le Canada depuis l’usine de Miramichi jusqu’aux différentes destinations canadiennes et américaines conformément aux conditions de l’offre en question.

[26] Pour évaluer le bien-fondé des arguments opposés qui ont été invoqués devant lui, l’Office

interpret the terms of the final offer as well as the provisions of paragraph 161(2)(c) of the Act requiring the respondent's statutory undertaking and the undertaking itself. I am satisfied that the Agency kept these tasks in mind as it proceeded with its analysis. It is important to note as well that the Agency had regard to the statement of policy contained in section 5 of the Act. Indeed, it made express reference to that declaration appearing at the beginning of that section as well as to the language of paragraph (b) thereof.

[27] Keeping in mind the special expertise of the Agency as well as the legislative context in which its decision and order were made, in my view it was not unreasonable for it to decide as it did. To adopt the language of Iacobucci J. in *Southam*, it cannot be said that the decision is not supportable by "any reasons that can stand up to a somewhat probing examination"²⁵ or that it is "clearly wrong."²⁶ While the respondent's final offer did not explicitly provide for the invocation of AAR Accounting Rule 11, it was reasonably open to the Agency to conclude that it could be invoked by the respondent. The final offer made no mention of that Rule. Rather, the offer was aimed at settling the rates that the appellant could charge as carrier of the goods. If the goods were carried to Saint John and unloaded there the rates specified in final offer would be chargeable. On the other hand, if the appellant was left to arrange on-carriage of the goods to the respondent's customers in New Hampshire, then the formulae contained in paragraph 13.3 of the final offer would control.

[28] I do not see that the Agency, by concluding that the final offer and the paragraph 161(2)(c) undertaking did not oblige the respondent to send the traffic beyond Saint John under the appellant's auspices, erred in a way that would justify our intervention in this appeal. It seems to me that this was a matter falling squarely within the Agency's specialized expertise for its determination in the light of the facts, the statute and the underlying policy considerations expressed in section 5 of the statute.

devait, d'abord et avant tout, interpréter les conditions de la dernière offre, les dispositions de l'alinéa 161(2)c) de la Loi qui obligeaient l'intimée à déposer un engagement ainsi que les conditions de l'engagement lui-même. J'estime que l'Office n'a pas oublié ces tâches lorsqu'il a fait son analyse. Il importe également de souligner que l'Office a tenu compte de l'énoncé de politique formulé à l'article 5 de la Loi. Il a d'ailleurs fait expressément allusion à cette déclaration qui figure au début de cette disposition ainsi qu'au libellé de l'alinéa b) de cet article.

[27] Compte tenu de la compétence spécialisée de l'Office ainsi que du contexte législatif dans lequel il a rendu sa décision et pris son arrêté, j'estime que sa décision n'était pas déraisonnable. Pour reprendre les propos que le juge Iacobucci a formulés dans l'arrêt *Southam*, il n'est pas permis de dire que la décision n'est étayée par «aucun motif capable de résister à un examen assez poussé»²⁵ ou qu'elle est «manifestement erronée»²⁶. Même si l'intimée n'a pas explicitement invoqué l'application de la règle comptable 11 dans sa dernière offre, l'Office pouvait raisonnablement conclure qu'elle avait le droit de le faire. Cette règle n'est nullement mentionnée dans la dernière offre, laquelle visait plutôt à déterminer les prix que l'appelante pourrait exiger comme transporteur des marchandises. Si les marchandises étaient transportées à Saint John et déchargées à cet endroit, les prix indiqués dans la dernière offre pourraient être exigés. En revanche, si l'appelante devait prendre des dispositions pour acheminer les marchandises jusqu'aux établissements des clients de l'intimée au New Hampshire, la formule prévue au paragraphe 13.3 de la dernière offre s'appliquerait.

[28] Je ne vois pas en quoi l'Office a commis une erreur qui justifierait notre intervention dans le présent appel lorsqu'il a conclu que la dernière offre et l'engagement fondé sur l'alinéa 161(2)c) n'obligeaient pas l'intimée à utiliser les services de l'appelante pour le transport des marchandises au-delà de Saint John. À mon avis, il s'agit d'une question qui était bel et bien visée par la compétence spécialisée de l'Office et que celui-ci pouvait trancher en prenant en considération les faits, la Loi et les facteurs politiques sous-jacents qui sont énoncés à l'article 5 de celle-ci.

[29] I would dismiss the appeal with costs.

ROBERTSON J.A.: I agree.

NOËL J.A.: I agree.

¹ S.C. 1996, c. 10.

² LET-R-9-1997, 10 January 1997, Appeal Book, Vol. I, at p. 35.

³ Letter, CN to Eagle Forest Products, 6 November 1995, Appeal Book, Vol. II, at p. 89.

⁴ Letter, Eagle Forest Products to Canadian Transportation Agency, 22 January 1997, *ibid.*, at pp. 72-76.

⁵ This undertaking tracks the statutory language [s. 161(2)(c) of the Act] "to ship the goods to which the arbitration relates in accordance with the decision of the arbitrator" "*d'expédier les marchandises visées par l'arbitrage selon les termes de la décision de l'arbitre.*"

⁶ LET-R-50-1997, 13 February 1997, Appeal Book, Vol. II, at pp. 134-136.

⁷ This rule is included in Railway Accounting Rules (including ISS Rules) effective January 1, 1997 (except as otherwise noted), Appeal Book, Vol. III, at p. 399.

⁸ Freight Tariff CNR 3030, dated June 20, 1997, Appeal Book, Vol. IV, at pp. 444-446.

⁹ Decision No. 457-R-1997, 17 July 1997, Appeal Book, Vol. I, at p. 19.

¹⁰ [1998] 4 F.C. 506 (C.A.).

¹¹ [1995] 3 F.C. 395 (C.A.).

¹² [1997] 1 S.C.R. 748.

¹³ R.S.C., 1985 (4th Supp.), c. 32.

¹⁴ R.S.C., 1985 (2nd Supp.), c. 19.

¹⁵ *Supra*, note 12, at pp. 766-767.

¹⁶ *Ibid.*, at p. 770.

¹⁷ [1994] 2 S.C.R. 557.

¹⁸ *Supra*, note 12, at p. 767.

¹⁹ *Ibid.*, at p. 779.

²⁰ *Ibid.*, at p. 775.

²¹ *Ibid.*, at p. 767.

²² Decision No. 457-R-1997, *supra*, note 9, at p. 20.

²³ See e.g. *Canadian Pacific Ltd. v. Canada (National Transportation Agency)*, [1992] 3 F.C. 145 (C.A.); *Upper Lakes*, *supra*, note 11, *per* Isaac C.J., at pp. 412-413, *per* Hugessen J.A., at pp. 435-438; *Sharp v. Canada (Transportation Agency)*, [1999] 4 F.C. 363 (C.A.), *per* Rothstein J.A., at p. 372.

²⁴ *Supra*, note 10, at p. 519. See also *Upper Lakes*, *supra*, note 11, *per* Hugessen J.A., at p. 434, where he referred to

[29] Je rejetterais l'appel avec dépens.

LE JUGE ROBERTSON, J.C.A.: Je souscris aux motifs exprimés par le juge Stone.

LE JUGE NOËL, J.C.A.: Je souscris aux motifs exprimés par le juge Stone.

¹ L.C. 1996, ch. 10.

² LET-R-9-1997, 10 janvier 1997, dossier d'appel, vol. I, à la p. 35.

³ Lettre du CN adressée à Eagle Forest Products en date du 6 novembre 1995, dossier d'appel, vol. II, à la p. 89.

⁴ Lettre adressée par Eagle Forest Products à l'Office des transports du Canada en date du 22 janvier 1997, *ibid.*, aux p. 72 à 76.

⁵ Cet engagement reprend le texte législatif [art. 161(2)(c) de la Loi] «d'expédier les marchandises visées par l'arbitrage selon les termes de la décision de l'arbitre» «*to ship the goods to which the arbitration relates in accordance with the decision of the arbitrator.*»

⁶ LET-R-50-1997, 13 février 1997, dossier d'appel, vol. II, aux p. 134 à 136.

⁷ Cette règle fait partie des Railway Accounting Rules (y compris les ISS Rules), qui sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1997 (à moins qu'il n'en soit indiqué autrement), dossier d'appel, vol. III, à la p. 399.

⁸ Tarif CNR 3030 en date du 20 juin 1997, dossier d'appel, vol. IV, aux p. 444 à 446.

⁹ Décision n° 457-R-1997, 17 juillet 1997, dossier d'appel, vol. I, à la p. 19.

¹⁰ [1998] 4 C.F. 506 (C.A.).

¹¹ [1995] 3 C.F. 395 (C.A.).

¹² [1997] 1 R.C.S. 748.

¹³ L.R.C. (1985) (4^e suppl.), ch. 32.

¹⁴ L.R.C. (1985) (2^e suppl.), ch. 19.

¹⁵ *Supra*, note 12, aux p. 766 et 767.

¹⁶ *Ibid.*, à la p. 770.

¹⁷ [1994] 2 R.C.S. 557.

¹⁸ *Supra*, note 12, à la p. 767.

¹⁹ *Ibid.*, à la p. 779.

²⁰ *Ibid.*, à la p. 775.

²¹ *Ibid.*, à la p. 767.

²² Décision n° 457-R-1997, précitée, note 9, à la p. 20.

²³ Voir, *p. ex.*, *Canadien Pacifique Ltée c. Canada (Office national des transports)*, [1992] 3 C.F. 145 (C.A.); *Upper Lakes*, *supra*, note 11, motifs du juge en chef Isaac, aux p. 412 et 413, et du juge Hugessen, aux p. 435 à 438; *Sharp c. Canada (Office des transports)*, [1999] 4 C.F. 363 (C.A.), motifs du juge Rothstein, à la p. 372.

²⁴ *Supra*, note 10, à la p. 519. Voir également l'arrêt *Upper Lakes*, précité, note 11, motifs du juge d'appel

the Agency as a “highly specialized tribunal.”

²⁵ *Supra*, note 12, at p. 776.

²⁶ *Ibid.*, at p. 779.

Hugessen, à la p. 434, où l’Office est décrit comme un «tribunal hautement spécialisé».

²⁵ *Supra*, note 12, à la p. 776.

²⁶ *Ibid.*, à la p. 779.