

A-344-75

A-344-75

Quebec North Shore Paper Company and Quebec and Ontario Transportation Company (Appellants) (Defendants)

Quebec North Shore Paper Company et Quebec and Ontario Transportation Company (Appellantes) (Défenderesses)

v.

a

c.

Canadian Pacific Limited and Incan Ships Limited (Respondents) (Plaintiffs)

Canadien Pacifique Limitée et Incan Ships Limited (Intimées) (Demandereses)

Court of Appeal, Thurlow, Ryan and Le Dain JJ.—Montreal, November 21, 1975; Ottawa, December 22, 1975.

b Cour d'appel, les juges Thurlow, Ryan et Le Dain—Montréal, le 21 novembre 1975; Ottawa, le 22 décembre 1975.

Jurisdiction—Damages—Contract for construction and operation of rail car marine terminal—Appellant "Q and O" and respondent "I" contracting with respondent "CP" to operate rail transporter for "CP"—Failure of appellants to construct within specified time—Action for breach of contract—Application by appellants to strike out statement of claim for want of jurisdiction—Whether purely local undertaking—Motion dismissed—Appeal—Whether Court has jurisdiction under s. 23 of Federal Court Act—Federal Court Act, ss. 2, 3, 23—British North America Act, 1867, ss. 91(29), 92(10)(a), 101.

Compétence—Dommages-intérêts—Contrat de construction et d'exploitation d'une gare maritime—L'appelante «Q et O» et l'intimée «I» ont convenu par contrat avec l'intimée «CP» d'exploiter un bac porte-trains pour «CP»—Défaut des appelantes de construire dans les délais mentionnés—Action pour rupture de contrat—Les appelantes demandent la radiation de la déclaration pour défaut de compétence—S'agit-il d'une entreprise purement locale?—Requête rejetée—Appel—La Cour a-t-elle compétence en vertu de l'art. 23 de la Loi sur la Cour fédérale?—Loi sur la Cour fédérale, art. 2, 3 et 23—Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, art. 91(29), 92(10)a) et 101.

Appellants contracted to construct and operate a rail car marine terminal to be ready by May 15, 1975. Appellant *Q and O* and respondent *I* contracted to form a Joint Venture to operate the transporter, and, by contract, appellant *Q and O* and respondent *I* agreed with respondent *CP* to operate the transporter for *CP*. All parties agree that the contracts should be considered as part of a scheme in which they all were interested. Respondents claimed damages, alleging default in failing to perform within the time stipulated. Appellants maintained that the subject matter was only within Quebec, and thus, a local undertaking. Appellants further alleged that this was not a case of extension of a railway line, but of extension of a railway line by means of a shipping line which was purely local, and appellants moved to strike out the statement of claim for want of jurisdiction. The Trial Division found that the Court had jurisdiction, and dismissed the motion. Appellants appealed.

Les appelantes ont convenu par contrat de construire et d'exploiter une gare maritime, devant être terminée le 15 mai 1975. Par contrat, l'appelante *Q et O* et l'intimée *I* se sont engagées dans une entreprise commune en vue d'exploiter le bac porte-trains et l'appelante *Q et O* et l'intimée *I* ont convenu par contrat avec l'intimée *CP* d'exploiter ce bac porte-trains pour *CP*. Toutes les parties reconnaissent qu'il faut considérer que les contrats font partie d'un projet global d'entreprise dans laquelle elles avaient toutes un intérêt. Les intimées réclament des dommages-intérêts pour défaut de s'acquitter d'obligations dans les délais stipulés. Les appelantes soutiennent que l'objet du contrat était strictement dans la province de Québec et constituait donc une entreprise locale. Les appelantes allèguent de plus qu'il ne s'agissait pas d'un cas d'extension d'une ligne de chemin de fer, mais du prolongement du chemin de fer par une ligne maritime, de caractère purement local, et demandent la radiation de la déclaration pour défaut de compétence. La Division de première instance a conclu à la compétence de la Cour et rejeté la requête. Les appelantes interjetent appel.

Held, dismissing the appeal, the Court has jurisdiction. The subject matter of the action is the Heads of Agreement contract and the Joint Venture and Ship Operating contracts, taken as a whole. The obligation of *QNS* and *Q and O* to construct the terminal and facilities and make them available by May 15, 1975, is not a separate agreement. It is part of the consideration of the obligation of *CP* to transport newsprint of *QNS* from on board the rail transporter at Baie Comeau to New York and Chicago and of the obligation of *I* to construct terminal facilities at Quebec City and to operate the terminal under the Joint Venture. The overall objective is the transportation of newsprint by *CP* from Baie Comeau to New York and Chicago using the rail transporter between Baie Comeau and Quebec City and the *CP* extraprovincial railway undertaking beyond Quebec City. As far as *CP* is concerned, the Heads of

h *Arrêt*: l'appel est rejeté, la Cour a compétence. Les articles de l'accord et les contrats subsidiaires d'entreprise commune et d'exploitation du navire, considérés comme un tout, constituent l'objet de l'action. L'obligation de *QNS* et de *Q et O* de construire une gare maritime et des installations connexes et de faire en sorte qu'elles puissent être utilisées dès le 15 mai 1975, ne constitue pas un accord distinct. Elle fait partie de la cause ou contrepartie de l'obligation de *CP* de transporter le papier-journal de *QNS*, à partir du chargement sur le bac porte-trains à Baie-Comeau, jusqu'à New York et Chicago, et de l'obligation de *I* de construire et d'exploiter une gare à Québec conformément au contrat d'entreprise commune. Le but final est le transport de papier-journal par *CP* de Baie-Comeau à New York et Chicago, au moyen du bac porte-trains entre Baie-Comeau et la ville de Québec et de l'entreprise extra-pro-

Agreement is a long-term contract for the international transportation of goods, to be performed in part by its extraprovincial railway undertaking. Such a contract is a vital part of the operating of such an undertaking, and as such, falls within the exclusive legislative jurisdiction of Parliament—a matter coming within the class of subject “works and undertakings connecting a province with any other province, or extending beyond the boundaries of a province.”

Also, *per* Thurlow J.: The contractual arrangements between *I* and *CP*, *I* and *QNS*, and *I* and *Q* and *O* are all incidental to and necessary for the effective carrying out of the central purpose of the arrangements, and thus can be seen as matters falling within the class of subject, etc., because they are incidents of and necessary to the carrying out of contractual obligations falling within the class of subject, “works and undertakings . . .”, etc.

Reference as to the Validity of the Industrial Relations and Disputes Investigation Act [1955] S.C.R. 529 and *Toronto v. The Bell Telephone Company of Canada* [1905] A.C. 52, distinguished. *Commission du Salaire Minimum v. The Bell Telephone Company of Canada* [1966] S.C.R. 767, applied.

APPEAL.

COUNSEL:

P. M. Laing, Q.C., and *G. Nesbitt* for appellants.

C. R. O. Munro, Q.C., for respondents.

SOLICITORS:

Laing, Weldon, Courtois, Clarkson, Parsons & Tétrault, Montreal, for appellants.

Law Department, Canadian Pacific for respondents.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

THURLOW J.: I agree with Mr. Justice Le Dain, and for the reasons given by him, that on the facts before us the Court has jurisdiction to entertain and enforce the claim of Canadian Pacific Limited against both defendants for breach of the contract. It seems to me that the contract is one made by Canadian Pacific Limited in the course of carrying on its existing railway transportation system and is thus a matter falling within the class of subjects, namely, works and undertakings connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province, within the meaning of section 23 of the *Federal Court Act*.

vinciale de chemin de fer de *CP*, au-delà de Québec. En ce qui concerne *CP*, les articles de l'accord forment un contrat à long terme de transport international de marchandises, devant être exécuté partiellement par son entreprise de chemin de fer extra-provinciale. Un tel contrat constitue une partie essentielle de l'exploitation d'une telle entreprise et, à ce titre, relève de la compétence législative exclusive du Parlement—une matière relevant de la catégorie «ouvrages et entreprises reliant une province à une autre ou s'étendant au-delà des limites d'une province.»

Et le juge Thurlow: Les contrats conclus entre *I* et *CP*, *I* et *QNS* et *I* et *Q* et *O* sont tous incidents et nécessaires à la bonne exécution du but essentiel visé par les contrats et peuvent donc être considérés comme des matières tombant dans la catégorie, etc., à titre d'éléments incidents et nécessaires à l'exécution d'obligations contractuelles qui elles-mêmes relèvent de la catégorie «ouvrages et entreprises . . .», etc.

Distinction faite avec les arrêts: *Renvoi relatif à la validité de la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail* [1955] R.C.S. 529 et *Toronto c. Bell Canada* [1905] A.C. 52. Arrêt appliqué: *Commission du Salaire Minimum c. Bell Canada* [1966] R.C.S. 767.

APPEL.

AVOCATS:

P. M. Laing, c.r., et *G. Nesbitt* pour les appelantes.

C. R. O. Munro, c.r., pour les intimées.

PROCUREURS:

Laing, Weldon, Courtois, Clarkson, Parsons & Tétrault, Montréal, pour les appelantes.

Les Services juridiques du Canadien Pacifique pour les intimées.

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

LE JUGE THURLOW: Pour les motifs prononcés par Monsieur le juge Le Dain, je souscris à son opinion selon laquelle, d'après les faits de l'espèce, la Cour a compétence pour entendre la demande de Canadien Pacifique Limitée contre les deux défenderesses pour inexécution du contrat. J'estime que Canadien Pacifique Limitée a conclu ce contrat dans le cadre de l'exploitation de son réseau ferroviaire actuel et qu'il s'agit donc d'une matière tombant dans la catégorie des ouvrages et entreprises reliant une province à une autre ou s'étendant au-delà des limites d'une province, au sens de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*.

I have had more difficulty in understanding how the claim of Incan Ships Limited for damages which it alleges it has sustained in respect of the same breach of the same contract and for annulment of the contract is a claim for relief in relation to a matter falling within the same class of subject. Viewed by themselves I cannot see how the contractual obligations and rights of Incan fit the description. However, the facts are open to the view that the contractual arrangements between Incan and Canadian Pacific, between Incan and Quebec North Shore Paper Company and between Incan and Quebec and Ontario Transportation Company Limited are all incidental to and necessary for the effective carrying out of the central purpose of the arrangements, that is to say, the carriage of newsprint from Baie Comeau over provincial and international boundaries to New York and Chicago. On this basis it seems to me that they can be regarded as matters falling within the class of subject, etc., because they are incidents of and necessary to the carrying out of contractual obligations which are matters that fall within the class of subject, works and undertakings, etc. Having regard to the judgments of the Supreme Court in the *Stevedoring* case¹, *Commission du Salaire Minimum v. Bell Telephone Co. of Canada*² and *Kootenay and Elk Railway Co. v. Canadian Pacific Railway Co.*³ this appears to me to be the better view. It seems to me to be of particular importance that under the arrangements Incan and Quebec and Ontario Transportation Company are to carry out on behalf of Canadian Pacific a portion of the international carriage of newsprint which Canadian Pacific contracts with Quebec North Shore Paper Company to carry from Baie Comeau to New York and Chicago. I therefore concur in the dismissal of the appeal.

* * *

The following are the reasons for judgment rendered in English by

LE DAIN J.: This is an appeal from a judgment of the Trial Division⁴ dismissing an application to have the statement of claim struck out and the

¹ [1955] S.C.R. 529.

² [1966] S.C.R. 767.

³ [1974] S.C.R. 955.

⁴ [1976] 1 F.C. 405.

J'ai eu plus de difficulté à comprendre de quelle façon l'action en dommages-intérêts de Incan Ships Limited pour des dommages résultant de la violation, du même contrat, et son action en annulation dudit contrat constituent une demande de redressement relative à une matière tombant dans la même catégorie de sujets. Je ne vois pas comment les obligations contractuelles et les droits de Incan correspondent à cette description. Toutefois, on peut considérer que les contrats conclus entre Incan et Canadien Pacifique, Incan et Quebec North Shore Paper Company et Incan et Quebec and Ontario Transportation Company Limited sont incidents et nécessaires à la bonne exécution du but essentiel visé par les contrats, c'est-à-dire, le transport de papier-journal de Baie-Comeau à New York et à Chicago, au-delà des frontières provinciales et internationales. C'est pourquoi j'estime qu'ils peuvent être considérés comme des matières tombant dans la catégorie des ouvrages et entreprises, etc., à titre d'éléments incidents et nécessaires à l'exécution d'obligations contractuelles qui elles-mêmes relèvent de la catégorie, ouvrages et entreprises, etc. Compte tenu des jugements de la Cour suprême dans les arrêts *Stevedoring*¹, *Commission du Salaire Minimum c. Bell Canada*² et *Kootenay and Elk Railway Co. c. Le Canadien Pacifique*³, il me semble qu'il s'agit de la meilleure interprétation. J'accorde une importance particulière au fait qu'en vertu des contrats, Incan et Quebec and Ontario Transportation Company doivent effectuer pour et au nom de Canadien Pacifique une partie du transport international du papier-journal que Canadien Pacifique a convenu avec Quebec North Shore Paper Company d'ache-miner de Baie-Comeau à New York et Chicago. Je souscris donc au rejet de l'appel.

h

* * *

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

LE JUGE LE DAIN: Appel est interjeté d'un jugement de la Division de première instance⁴ rejetant une requête visant la radiation de la déclai-

¹ [1955] R.C.S. 529.

² [1966] R.C.S. 767.

³ [1974] R.C.S. 955.

⁴ [1976] 1 C.F. 405.

action dismissed for want of jurisdiction.

The action is one for breach of contract in which the respondents claim from the appellants damages totalling \$35,987,385 and declarations to set the contracts aside. There are three contracts involved: the principal contract, dated January 22, 1974, which is referred to as the Heads of Agreement contract, and two accessory contracts, dated February 13, 1974, and March 26, 1974, and referred to respectively as the Joint Venture and the Ship Operating contracts. It is agreed that these contracts are to be considered as forming part of a single, overall project in which all of the parties are interested.

The project is described in the preamble to the Heads of Agreement contract as follows:

The following Heads of Agreement are set out as an agreement for the operation of rail transporters to transport newsprint of Quebec North Shore Paper Company between Baie Comeau, Quebec, and Quebec City, Quebec, for furtherance to New York City, New York, and Chicago, Illinois, and other destinations, and to transport general cargo to and from points on the North Shore of the St. Lawrence, and to define the obligations and responsibilities of Quebec North Shore Paper Company, Canadian Pacific Limited, Quebec & Ontario Transportation Company, Limited and Incan Ships Limited in the implementation of this project.

The contracts contemplate the operation of a special form of water transportation consisting of a self-propelled railcar barge (referred to as a "rail transporter") capable of carrying 26 newsprint boxcars and making 175 round trip voyages annually between Baie Comeau and Quebec City; the construction and operation of related terminal facilities at Baie Comeau and Quebec City; and the through transportation by Canadian Pacific Limited (hereinafter referred to as "CP") of the newsprint of Quebec North Shore Paper Company (hereinafter referred to as "QNS") from on-board the rail transporter at Baie Comeau to New York and Chicago, using the rail transporter from Baie Comeau to Quebec City, and CP rail and connecting carriers thereafter.

The rail transporter is to be owned and operated by a Joint Venture consisting of Quebec and Ontario Transportation Company (hereinafter referred to as "Q&O") and Incan Ships Limited (hereinafter referred to as "Incan").

ration et le rejet de l'action pour défaut de compétence.

Il s'agit d'une action pour inexécution d'un contrat; les intimées réclament des dommages-intérêts totalisant \$35,987,385 et une décision judiciaire annulant les contrats. Les trois contrats en cause sont: le contrat principal, en date du 22 janvier 1974, ou «articles de l'accord», et deux contrats accessoires, datés du 13 février 1974 et du 26 mars 1974, appelés respectivement «contrat d'entreprise commune» et «contrat d'exploitation du navire». Il est admis que ces contrats doivent être considérés comme faisant partie d'un seul projet global d'entreprise dans lequel toutes les parties ont un intérêt.

Le projet est décrit au préambule des Articles de l'accord comme suit:

Les articles suivants consistent dans une entente relative à l'exploitation de bacs porte-trains pour transporter du papier-journal de Quebec North Shore Paper Company, entre Baie-Comeau, (Québec) et la ville de Québec, devant être acheminé à New York (État de New York) et Chicago (État de l'Illinois) et autres destinations, et pour le transport de marchandises diverses en provenance et à destination d'endroits situés sur la rive nord du Saint-Laurent; leur but est de définir les obligations et responsabilités de Quebec North Shore Paper Company, Canadien Pacifique Limitée, Quebec & Ontario Transportation Company, Limited et Incan Ships Limited, dans la mise en œuvre de ce projet.

Les contrats prévoient l'exploitation d'une forme particulière de transport maritime consistant en un automoteur transporteur de wagons (appelé «bac porte-trains») pouvant transporter 26 wagons contenant du papier-journal et effectuer annuellement 175 voyages aller retour entre Baie-Comeau et la ville de Québec, la construction et l'exploitation de gares maritimes à Baie-Comeau et à Québec, et le transport direct par Canadien Pacifique Limitée (ci-après appelée «CP») du papier-journal de Quebec North Shore Paper Company (ci-après appelée «QNS»), à partir du chargement sur le bac porte-trains à Baie-Comeau jusqu'à New York et Chicago, en utilisant le bac porte-trains de Baie-Comeau à Québec, puis le réseau ferroviaire du CP et de ses transporteurs correspondants.

Le bac porte-trains devait appartenir à une entreprise commune formée de Quebec and Ontario Transportation Company (ci-après appelée «Q&O») et Incan Ships Limited (ci-après appelée «Incan»), chargée de son exploitation.

QNS or Q&O is to construct, own and operate the necessary terminal facilities at Baie Comeau, and Incan is to construct, own and operate the necessary terminal facilities at Quebec City. The obligation of QNS or Q&O in this respect, for the alleged non-fulfilment of which the present action is brought, is provided for by clause 6.02 of the Heads of Agreement contract as follows:

Q&O or QNS shall purchase or lease the required land and construct and operate a rail car marine terminal facility, alterations to warehouse facilities and general cargo transit facilities at Baie Comeau, which facilities are to be available for May 15, 1975.

With respect to the agreement by CP to carry the newsprint of QNS, clause 4.01 of the Heads of Agreement contract provides as follows:

CP undertakes and agrees to carry a minimum of 310,000 tons of newsprint shipped by QNS from on-board the rail transporter at Baie Comeau to the New York pressrooms in Manhattan and Brooklyn, New York City, and to the Chicago Tribune's rail siding in Chicago, during each year of a 15-year period commencing on the Commencement Date, subject to the provisions of 7.02, Section 10 and 11.01 hereof. CP also undertakes to carry general cargo to and from points on the North Shore during the same period.

The contract fixes the through rates to be paid by QNS to CP for the transportation of newsprint from Baie Comeau to New York and Chicago. Such rates are to be water competitive and subject to approval by the appropriate regulatory bodies. The contract also fixes the charge to be paid by CP to the Joint Venture for its part in the through transportation, such charge being broken down into components allocated to the Baie Comeau terminal, the rail transporter operation, and the Quebec City terminal.

The Joint Venture is to lease the necessary newsprint rail cars "in sufficient numbers to transport efficiently 310,000 tons of newsprint per annum from Baie Comeau to New York City and Chicago combined". The cost to the Joint Venture of leasing such cars is to be charged, up to a certain maximum amount, to QNS, and any cost in excess of that amount is to be reimbursed to the Joint Venture by CP.

QNS ou Q&O devait construire et exploiter la gare de Baie-Comeau et en être le propriétaire, de même que Incan devait construire et exploiter la gare de la ville de Québec et en être le propriétaire. Les obligations de QNS ou de Q&O à cet égard et sur lesquelles porte la présente action en inexécution du contrat, sont stipulées à la clause 6.02 des articles de l'accord que voici:

[TRADUCTION] Q&O ou QNS achètera ou louera les terrains nécessaires et construira et exploitera une gare maritime à l'usage d'un bac porte-trains, apportera les modifications nécessaires aux entrepôts et aux installations destinées à diverses marchandises de transit à Baie-Comeau, ces installations devant être disponibles le 15 mai 1975.

En ce qui concerne l'engagement de CP de transporter le papier-journal de QNS, la clause 4.01 des Articles de l'accord précise ce qui suit:

CP s'engage à et accepte de transporter un minimum de 310,000 tonnes de papier-journal, expédié par QNS à partir de leur chargement sur le bac porte-trains à Baie-Comeau aux salles de presse du New York News à Manhattan et Brooklyn, à New York, et à la voie de service du Chicago Tribune à Chicago, chaque année, pendant une période de 15 ans à compter de la date d'entrée en vigueur, sous réserve des dispositions du paragraphe 7.02, des articles 10 et 11.01 des présentes. CP s'engage aussi à transporter des marchandises diverses en provenance et à destination d'endroits situés sur la rive nord du fleuve, pendant la même période.

Le contrat fixe les tarifs de transport direct payables par QNS à CP pour le transport de papier-journal de Baie-Comeau à New York et Chicago. Ces tarifs doivent être compétitifs en matière de transport par eau et sont sujets à l'approbation des organismes compétents investis de pouvoirs de réglementation. Le contrat fixe aussi le montant devant être versé par CP à l'entreprise commune pour sa participation dans le transport direct; cette somme est divisée en plusieurs parts imputées à la gare de Baie-Comeau, à l'exploitation du bac porte-trains et à la gare de la ville de Québec.

L'entreprise commune s'engage à louer les wagons nécessaires à l'acheminement de papier-journal, [TRADUCTION] «en nombre suffisant pour transporter d'une manière efficace 310,000 tonnes de papier-journal par année de Baie-Comeau à New York ou à Chicago». Le coût pour l'entreprise commune de la location de ces wagons doit être défrayé par QNS jusqu'à concurrence d'un montant maximum déterminé; tout coût en sus de ce montant doit être remboursé à l'entreprise commune par CP.

The Ship Operating contract provides further for the relationship between the Joint Venture and CP in clauses 1 and 3 as follows:

1. CP hereby retains Q&O and Incan operating as a joint venture to carry newsprint from Baie Comeau to Quebec City for furtherance to New York City and Chicago and general cargo via the rail transporter as an extension of CP's rail system, the whole in accordance with and in the manner provided for in the Heads of Agreement and Q&O and Incan agree to operate the rail transporter for and on behalf of CP in accordance with and in the manner provided for in the Heads of Agreement.

3. All newsprint and general cargo carried on the rail transporter shall be solicited by CP and carried on a standard CP through bill of lading.

In their action the respondents allege that they have complied with their obligations under the Heads of Agreement contract but that the appellants have failed to perform their obligation to construct the rail car marine terminal at Baie Comeau and by their delay have rendered the performance of such obligation impossible. CP claims for loss of profits that it would have earned during the life of the contract and for loss in connection with other arrangements called for by the contract. Incan claims for expenses incurred in the construction of the terminal at Quebec City, the leasing of rail cars, and the purchase of the rail transporter, and for loss of profits which would have been earned during the life of the contract. The appellants further conclude that the contracts be annulled, voided and terminated *à toutes fins que de droit*.

The issue on appeal is whether the Federal Court of Canada has jurisdiction to entertain the action by virtue of section 23 of the *Federal Court Act*, which reads as follows:

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

The question to be determined, therefore, is whether the claim for relief in this case relates to a matter coming within the class of subjects "works and undertakings connecting a province with any

En ce qui concerne les relations entre l'entreprise commune et CP, voici ce que prévoit le contrat d'exploitation de navires, aux clauses 1 et 3:

1. Par les présentes, le CP retient les services de Q&O et Incan dans le cadre d'une entreprise commune, pour le transport de papier-journal de Baie-Comeau à Québec, devant être acheminé vers New York et Chicago et le transport de marchandises diverses par le bac porte-trains comme prolongement du réseau ferroviaire de CP, et ce, conformément aux articles d'accord et selon leurs dispositions; Q&O et Incan acceptent d'exploiter le bac porte-trains pour et au nom du CP conformément aux articles d'accord et selon leurs dispositions.

3. Le CP fera une offre pour tout papier-journal et marchandises expédiés par le bac porte-trains et leur transport se fera sous un connaissement direct normalisé du CP.

Dans leur action, les intimées allèguent qu'elles ont respecté leurs obligations en vertu des articles de l'accord, mais que les appelantes ont omis de s'acquitter de leur obligation de construire une gare maritime à Baie-Comeau et que leur retard a rendu impossible l'exécution de cette obligation. CP réclame la perte des profits qu'elle aurait réalisés pendant la durée du contrat et la perte relative aux autres arrangements rendus nécessaires par le contrat. Incan réclame le montant des dépenses engagées dans la construction d'une gare à Québec, la location de wagons, l'achat d'un bac porte-trains et les pertes de profit qu'elle aurait réalisés pendant la durée du contrat. Les appelantes concluent de plus que les contrats doivent être annulés, déclarés non avenus et résolus à toutes fins que de droit.

Il s'agit dans cet appel de déterminer si la Cour fédérale du Canada a compétence pour entendre l'action en vertu de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale* qui se lit comme suit:

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

Il s'agit donc de trancher la question de savoir si la demande de redressement en l'espèce se rattache à une matière tombant dans la catégorie des «ouvrages et entreprises reliant une province à une

other province or extending beyond the limits of a province”.

The words “matter coming within any following class of subjects” in section 23 would appear to be used in a sense that corresponds to that in which the words “Matters coming within the Classes of Subjects” are used in sections 91 and 92 of the *British North America Act* and to be subject to the same approach to interpretation. The French version of these words in section 23 of the *Federal Court Act*—*en matière de*—is not quite the same as the French translation of the corresponding words in the *B.N.A. Act*—*matières tombant dans les catégories de sujets*—but I do not think any particular significance is to be attached to this difference. It is reasonable to conclude that section 23 contemplates that where Parliament has legislative jurisdiction to make laws in relation to a matter because it falls within the class of subjects described in section 92(10)(a) of the *B.N.A. Act*—“Lines of Steam or other Ships, Railways, Canals, Telegraphs, and other Works and Undertakings connecting the Province with any other or others of the Provinces, or extending beyond the Limits of the Province”—this Court has jurisdiction in a case in which the claim for relief relates to such a matter.

The claim for relief must be made or the remedy sought under an Act of the Parliament of Canada “or otherwise”. By the words “or otherwise” I understand any other law that can be considered to form part of the “Laws of Canada” within the meaning of section 101 of the *B.N.A. Act*, since Parliament only has legislative competence by virtue of that section to confer jurisdiction on the Court to administer the laws of Canada. This limitation is reflected in section 3 of the *Federal Court Act*, which refers to the Court as “an additional court for the better administration of the laws of Canada” and in section 2 of the Act, which provides that “‘laws of Canada’ has the same meaning as those words have in section 101 of *The British North America Act, 1867*.” The expression “laws of Canada”, within the meaning of section 101 of the *B.N.A. Act*, includes not only existing federal statutes but also any law that Parliament can validly enact, amend or repeal. *Consolidated*

autre ou s’étendant au-delà des limites d’une province».

Les termes «en matière de» (*matter coming within any following class of subjects*) à l’article 23 semblent correspondre au sens de l’expression «matières tombant dans les catégories de sujet» (*Matters coming within the Classes of Subjects*) employée aux articles 91 et 92 de l’*Acte de l’Amérique du Nord britannique* et devoir être interprétés dans la même optique. La version française de cette expression, à l’article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*,—«en matière de»—n’est pas conforme à la version française des termes correspondants à l’*Acte de l’A.N.B.*—«matières tombant dans les catégories de sujets»—mais je ne pense pas que l’on doive accorder une importance particulière à cette différence. Il est raisonnable de conclure que l’article 23 prévoit que, lorsque le Parlement a compétence pour légiférer relativement à une matière parce qu’elle tombe dans les catégories de sujets énumérées à l’article 92(10)(a) de l’*Acte de l’A.N.B.*—«Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre province ou à d’autres provinces, ou s’étendant au-delà des limites de la province»—cette cour a compétence pour examiner une demande de redressement se rapportant à cette matière.

La demande de redressement doit être faite en vertu d’une loi du Parlement du Canada «ou autrement». A mon avis, les termes «ou autrement» signifient toute autre loi faisant partie des «lois du Canada» au sens de l’article 101 de l’*Acte de l’A.N.B.*, seule disposition conférant au Parlement la compétence législative pour donner à la Cour la compétence pour administrer les lois du Canada. Cette restriction apparaît à l’article 3 de la *Loi sur la Cour fédérale*, qui qualifie la Cour de «tribunal supplémentaire pour la bonne application du droit du Canada» et à l’article 2 de la Loi, qui stipule que «‘droit du Canada’ a le sens donné à l’expression ‘loi du Canada’ à l’article 101 de l’*Acte de l’Amérique du Nord britannique, 1867*.» L’expression «lois du Canada», au sens de l’article 101 de l’*Acte de l’A.N.B.*, comprend non seulement les lois fédérales existantes mais aussi toutes lois que le Parlement peut valablement édicter, modifier ou abroger. *Consolidated Distilleries Limited c. Le*

Distilleries Limited v. The King [1933] A.C. 508. In this case the respondents' claim for relief is based not on federal statute law but on the Quebec civil law of contract. The contracts in issue all contain a provision that they and any disputes arising thereunder are to be interpreted and construed in accordance with the laws of the Province of Quebec. In so far as the civil law of Quebec applies to a matter within federal legislative jurisdiction with respect to an extraprovincial undertaking contemplated by section 92(10)(a) of the *B.N.A. Act*, it forms part of the laws of Canada within the meaning of section 101 of the *B.N.A. Act* since it could be enacted, amended or repealed by the Parliament of Canada. In other words, Parliament could validly enact contract law to apply to matters falling within its jurisdiction with respect to such undertakings. Laskin's *Canadian Constitutional Law*, Revised Fourth Edition, 1975, page 793.

In my view, the matter in relation to which the claim for relief is made, or the subject-matter of the action in the present case, is the Heads of Agreement contract, and the accessory Joint Venture and Ship Operating contracts, taken as a whole. It is these contracts which are the basis of the respondents' claims for damages and which they seek to have set aside. The obligation of the QNS and Q&O to construct a rail car marine terminal and related facilities at Baie Comeau and to make them available by May 15, 1975, is not a separate or severable agreement. It is part of the cause or consideration of the obligation of CP to transport newsprint of QNS from on-board the rail transporter at Baie Comeau to New York and Chicago and of the obligation of Incan to construct terminal facilities at Quebec City and to operate the rail transporter under the Joint Venture. The respondents' claims for damages include expenses incurred in the performance of their obligations under these contracts and loss of profits that would have been earned during the life of the Heads of Agreement contract.

The further question, then, is whether the Heads of Agreement and related contracts constitute a matter coming within the class of subjects "works and undertakings connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a

Roi [1933] A.C. 508. Dans cet arrêt, l'intimée ne fondait pas sa demande de redressement sur une loi fédérale mais sur le droit civil des obligations du Québec. Les contrats litigieux prévoyaient tous qu'on devait les interpréter et les analyser, de même que toute controverse soulevée à leur égard, conformément aux lois de la province du Québec. Dans la mesure où le droit civil du Québec s'applique à une matière tombant sous la compétence législative fédérale à l'égard d'une entreprise extra-provinciale aux termes de l'article 92(10)a de l'Acte de l'A.N.B., il fait partie des lois du Canada au sens de l'article 101 de l'Acte de l'A.N.B., car le Parlement du Canada pourrait l'édicter, le modifier ou l'abroger. En d'autres termes, le Parlement peut légiférer en matière de contrats dans les domaines relevant de sa compétence à l'égard de ces entreprises. Laskin, *Canadian Constitutional Law*, 4^e édition révisée, 1975, à la page 793.

A mon avis, ce sont les articles de l'accord et les contrats subsidiaires d'entreprise commune et d'exploitation du navire, considérés comme un tout, qui constituent le sujet de la demande de redressement ou l'objet de la présente action. Les intimées fondent leur demande en dommages-intérêts sur ces contrats dont elles réclament en outre l'annulation. L'obligation de QNS et de Q&O de construire une gare maritime et des installations connexes à Baie-Comeau et de faire en sorte qu'elles puissent être utilisées dès le 15 mai 1975, ne constitue pas un accord distinct ni divisible. Elle fait partie de la cause ou contrepartie de l'obligation de CP de transporter le papier-journal de QNS, à partir du chargement sur le bac porte-trains à Baie-Comeau, jusqu'à New York et Chicago, et de l'obligation de Incan de construire une gare à Québec et d'exploiter un bac porte-trains conformément au contrat d'entreprise commune. Les dommages-intérêts réclamés par les intimées comprennent les dépenses engagées pour exécuter leurs obligations en vertu de ces contrats et les pertes de profit qu'elles auraient réalisés pendant la durée des articles de l'accord.

Il s'agit donc maintenant de déterminer si les articles de l'accord et les contrats connexes relèvent de la catégorie des «ouvrages et entreprises reliant une province à une autre ou s'étendant au-delà des limites d'une province». Les contrats

province". Do the contracts relate to an undertaking within the meaning of section 23 in such a manner as to give the Court jurisdiction?

portent-ils sur une entreprise au sens de l'article 23 de manière à donner compétence à la Cour?

a

Much of the appellants' argument on this issue was directed to the contention that the rail car marine terminal and related facilities to be constructed and operated at Baie Comeau would not form part of an undertaking of the kind contemplated by section 23. The terminal, it was argued, would not be an integral part of the rail transporter undertaking, much less a part of the CP undertaking. The terminal was likened to a warehousing facility. It was said that the shipper's warehousing facility could not be considered to be a part of the transportation undertaking which is to transport his goods. The appellants further contended that for a local undertaking to become an integral part of an extraprovincial undertaking there must be more than a mere physical connection and that it must be owned or operated by the latter. Reference was made to *City of Montreal v. Montreal Street Railway* [1912] A.C. 333; *Luscar Collieries, Limited v. McDonald* [1927] A.C. 925; *The British Columbia Electric Railway Company Limited v. Canadian National Railway Company* [1932] S.C.R. 161; *Kootenay and Elk Railway Co. v. Canadian Pacific Railway Co.* [1974] S.C.R. 955. Nor would it be sufficient in the appellants' submission, that there be a contractual relationship in which the operators of the local undertaking are to carry out, as independent contractors, a functionally necessary part of the service which the operators of the extraprovincial undertaking have contracted to provide. The *Stevedoring* case,⁵ in which the shipping and stevedoring operations were carried on by different companies, was distinguished on the ground that the decision in that case was based on federal jurisdiction with respect to navigation and shipping rather than on that with respect to undertakings within the meaning of section 92(10)(a) of the *B.N.A. Act*.

⁵ *Reference as to the Validity of the Industrial Relations and Disputes Investigation Act* [1955] S.C.R. 529.

A ce sujet, les appelantes soutiennent essentiellement que la gare maritime et les installations connexes devant être construites et exploitées à Baie-Comeau n'auraient pas fait partie d'une entreprise du genre de celle envisagée à l'article 23. Elles prétendent que la gare n'aurait pas fait partie intégrante de l'entreprise de transport par bac porte-trains et encore moins de l'entreprise de CP et que la gare était comparable à un entrepôt. Elles affirment que les entrepôts de l'expéditeur ne peuvent être considérés comme faisant partie de l'entreprise de transport qui doit transporter ses marchandises. Les appelantes soutiennent en outre qu'un simple lien physique ne suffit pas pour qu'une entreprise locale forme une partie intégrante d'une entreprise extra-provinciale, il faut que cette dernière possède ou exploite ladite entreprise locale. On a invoqué les arrêts *La Cité de Montréal c. La Compagnie de tramways de Montréal* [1912] A.C. 333; *Luscar Collieries, Limited c. McDonald* [1927] A.C. 925; *The British Columbia Electric Railway Company Limited c. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada* [1932] R.C.S. 161; *Kootenay and Elk Railway Co. c. Le Canadien Pacifique* [1974] R.C.S. 955. Selon les allégations des appelantes, l'existence d'un lien contractuel en vertu duquel les exploitants de l'entreprise locale doivent exécuter, à titre d'entrepreneurs indépendants, un rôle nécessaire au fonctionnement du service que les exploitants de l'entreprise extra-provinciale se sont engagés à fournir, ne suffirait pas. Une distinction fut établie à l'égard de l'arrêt *Stevedoring*,⁵ relatif à des entreprises de marine marchande et d'arrimage exploitées par des compagnies différentes, au motif que la décision dans cette affaire était fondée sur une compétence fédérale en matière de navigation et de marine marchande plutôt que sur la compétence conférée à l'égard d'entreprises au sens de l'article 92(10)a) de l'*Acte de l'A.N.B.*

⁵ *Renvoi relatif à la validité de la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail* [1955] R.C.S. 529.

The appellants further contended that in so far as the terminal at Baie Comeau and the rail transporter were concerned, there was as yet no undertaking in fact or in law. *Toronto Corporation v. Bell Telephone Company of Canada* [1905] A.C. 52, was distinguished on the ground that in that case the company had been incorporated by federal statute with power to establish and operate an interprovincial undertaking. It was a question of provincial or municipal power to interfere with the establishment of an undertaking that had been authorized by Parliament in the exercise of its legislative jurisdiction under section 92(10)(a) and section 91(29) of the *B.N.A. Act*. In the present case, it was said, there was merely a contract. It created an obligation to establish an undertaking, but it was not statutory authority to do so. For jurisdiction under section 23 of the *Federal Court Act*, it was contended, there must be an existing extraprovincial undertaking to which the claim for relief relates.

On the other hand, the respondents contended that a contract for the interprovincial or international transportation of goods was by itself sufficient to give Parliament legislative jurisdiction, and accordingly the Federal Court must have jurisdiction. The respondents argued that no provincial legislature could legislate with respect to such a contract, and that since it would fall within federal legislative competence this Court must have jurisdiction with respect to an action to enforce it. What this argument appears to amount to, for purposes of section 23 of the *Federal Court Act*, is that the Heads of Agreement and accessory contracts contemplate the establishment and operation of an international transportation service that would constitute an undertaking within the meaning of that section. Obviously, there are distinctions to be drawn between a contract of carriage or transportation and the transportation undertaking by which it is to be performed.

In view of the conclusions to which I have come concerning the nature of the Heads of Agreement and accessory contracts, in relation to the extraprovincial railway undertaking of CP, I do not find it necessary to deal with these various contentions of the appellants and the respondents.

There is no doubt that the contracts have several facets. A principal objective of the contracts is the

Les appelantes prétendent aussi qu'en ce qui concerne du moins la gare de Baie-Comeau et le bac porte-trains, il n'existait pas encore d'entreprise, ni en fait ni en droit. Une distinction fut établie avec l'arrêt *Toronto Corporation c. Bell Canada* [1905] A.C. 52, au motif que dans cette affaire, la compagnie avait été constituée en vertu d'une loi fédérale lui donnant le pouvoir d'établir et d'exploiter une entreprise inter-provinciale. Il s'agissait du problème de l'ingérence d'une autorité provinciale ou municipale dans l'établissement d'une entreprise que le Parlement avait autorisée en vertu de sa compétence législative conférée par les articles 92(10)a) et 91(29) de l'*Acte de l'A.N.B.* En l'espèce, il ne s'agit que d'un contrat, qui crée l'obligation d'établir une entreprise, sans comporter le pouvoir statutaire de le faire. Pour que la Cour soit compétente en vertu de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*, on a prétendu que la demande de redressement devait se rapporter à une entreprise extra-provinciale existante.

En revanche, les intimées affirment qu'un contrat relatif au transport inter-provincial ou international de marchandises suffit en lui-même à attribuer une compétence législative au Parlement et, qu'en conséquence, la Cour fédérale a compétence. Elles prétendent qu'aucune législature provinciale ne peut légiférer à l'égard d'un tel contrat et que, puisque ce dernier tombe sous la compétence législative fédérale, cette cour a compétence pour entendre une action en vue d'en obtenir l'exécution. Cet argument revient à dire qu'aux fins de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*, les articles de l'accord et les contrats accessoires prévoient en fait l'établissement et l'exploitation d'un service de transport international qui constitue une entreprise au sens de cet article. De toute évidence, il faut établir une distinction entre un contrat de transport et l'entreprise de transport qui en assure l'exécution.

Compte tenu des conclusions auxquelles je suis parvenu sur la nature des articles de l'accord et des contrats accessoires, en ce qui concerne l'entreprise de chemins de fer extra-provinciale de CP, je n'estime pas nécessaire de traiter de tous les arguments avancés par les appelantes et les intimées.

Il ne fait aucun doute que les contrats ont plusieurs aspects. Ils visent essentiellement à éta-

establishment of a rail transporter service operating between Baie Comeau and Quebec City, with related terminal facilities at each of these points. But the overall objective is the transportation of newsprint by CP from Baie Comeau to New York and Chicago, using the rail transporter between Baie Comeau and Quebec City and the CP extra-provincial railway undertaking beyond Quebec City. That the extraprovincial railway undertaking of CP is necessarily involved is conceded by the appellants, who, in their memorandum of fact and law, state:

Indubitably, Respondent Canadian Pacific by its railway connects two and more provinces and extends beyond the limits of the Province of Quebec and is classed as an undertaking contemplated by Section 23 of the Federal Court Act and Section 92(10)(a) of the British North America Act.

In so far, then, as CP is concerned, the Heads of Agreement contract is a long-term contract for the international transportation of goods, to be performed in part by its extraprovincial railway undertaking. Such a contract is a vital part of the operation of such an undertaking and as such falls within the exclusive legislative jurisdiction of Parliament under the test affirmed in *Commission du Salaire Minimum v. The Bell Telephone Company of Canada* [1966] S.C.R. 767. It is thus a matter coming within the class of subject "works and undertakings connecting a province with any other province or extending beyond the limits of a province" within the meaning of section 23 of the *Federal Court Act*. Accordingly, the Court has jurisdiction to entertain the action. I would dismiss the appeal with costs.

* * *

RYAN J.: I concur.

blir un service de bac porte-trains entre Baie-Comeau et la ville de Québec et à installer des gares maritimes à chacun de ces endroits. Cependant, leur but final est le transport de papier-journal par CP de Baie-Comeau à New York et Chicago, au moyen du bac porte-trains entre Baie-Comeau et la ville de Québec et de l'entreprise extra-provinciale de chemin de fer de CP au-delà de Québec. Les appelantes admettent que l'entreprise extra-provinciale de chemin de fer de CP est nécessairement impliquée et déclarent dans leur exposé de faits et de droit:

[TRADUCTION] Indubitablement, l'intimée Canadien Pacifique relie par son réseau ferroviaire deux et plusieurs provinces, s'étend au-delà des limites de la province de Québec et constitue une entreprise au sens de l'article 23 de la Loi sur la Cour fédérale et de l'article 92(10)a) de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

Donc, en ce qui concerne CP, les articles de l'accord forment un contrat à long terme de transport international de marchandises, devant être exécuté partiellement par son entreprise de chemin de fer extra-provinciale. Un tel contrat constitue une partie essentielle de l'exploitation d'une telle entreprise et à ce titre relève de la compétence législative exclusive du Parlement selon le critère établi dans l'arrêt *Commission du Salaire Minimum c. Bell Canada* [1966] R.C.S. 767. Il s'agit donc d'une matière relevant de la catégorie «ouvrages et entreprises reliant une province à une autre ou s'étendant au-delà des limites d'une province» au sens de l'article 23 de la *Loi sur la Cour fédérale*. En conséquence, la Cour a compétence pour entendre cette action. Je rejetterais l'appel avec dépens.

* * *

LE JUGE RYAN: J'y souscris.