

Canadian National Railway Company*Appellant*

v.

**James Mark Clark, an infant by his father
and next friend Mark Byron Clark***Respondent*

and

The Attorney General for New Brunswick*Respondent*

and

**The Attorney General of Canada, the
Attorney General of Quebec and Canadian
Pacific Limited** *Interveners*INDEXED AS: CLARK v. CANADIAN NATIONAL
RAILWAY CO.

File No.: 19299.

1987: May 8; 1988: December 15.

Present: Dickson C.J. and Beetz, McIntyre, Lamer,
Wilson, Le Dain * and L'Heureux-Dubé JJ.ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR
NEW BRUNSWICK

Constitutional law — Division of powers — Federal undertaking — Negligence — Child seriously injured by train — Action brought after limitation period provided for by federal act governing railways but within time allowed by provincial statute — Whether action statute barred — Whether federal limitation provision constitutionally valid or constitutionally applicable — Whether federal limitation provision conflicted with and rendered inoperative s. 18 of the provincial Limitation of Actions Act — Constitution Act, 1867, ss. 91(29), 92(10) — Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 342(1) — Limitation of Actions Act, R.S.N.B. 1973, c. L-8, s. 18.

Respondent, who was then two years old, was seriously injured when he was struck by a C.N. train after he had wandered onto unfenced C.N. lands and railway tracks. The accident was alleged to have been caused by the negligence of the appellant and its employees, and in particular by a breach of common law duty of care, as

**Compagnie des chemins de fer nationaux du
Canada** *Appelante*

c.

**a James Mark Clark, mineur représenté par
son représentant «ad litem», son père, Mark
Byron Clark** *Intimé*

et

b Le procureur général du Nouveau-Brunswick
Intimé

et

**c Le procureur général du Canada, le procureur
général du Québec et Canadien Pacifique
Limitée** *Intervenants*RÉPERTORIÉ: CLARK c. COMPAGNIE DES CHEMINS DE
FER NATIONAUX DU CANADA

N° du greffe: 19299.

1987: 8 mai; 1988: 15 décembre.

Présents: Le juge en chef Dickson et les juges Beetz,
McIntyre, Lamer, Wilson, Le Dain * et
L'Heureux-Dubé.EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DU
NOUVEAU-BRUNSWICK

Droit constitutionnel — Partage des pouvoirs — Entreprise fédérale — Négligence — Enfant grièvement blessé par un train — Action intentée après le délai de prescription prévu par une loi fédérale régissant les chemins de fer mais dans le délai accordé par une loi provinciale — L'action est-elle prescrite? — La disposition fédérale en matière de prescription est-elle, du point de vue constitutionnel, valide ou applicable? — La disposition fédérale en matière de prescription entre-t-elle en conflit avec l'art. 18 de la Loi sur la prescription provinciale ou le rend-elle inopérant? — Loi constitutionnelle de 1867, art. 91(29), 92(10) — Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 342(1) — Loi sur la prescription, L.R.N.-B. 1973, chap. L-8, art. 18.

L'intimé, alors âgé de deux ans, a été grièvement blessé par un train alors qu'il s'était aventuré sur des terrains et des voies ferrées non clôturées appartenant au C.N. Il a allégué que l'accident avait été causé par la négligence de l'appelante et de ses employés et en particulier par la violation d'une obligation de diligence en

* Le Dain J. took no part in the judgment.

* Le juge Le Dain n'a pas pris part au jugement.

well as breaches of provisions of the *Railway Act* and the Uniform Code of Operating Rules. The action was instituted more than three years after the cause of action arose. In its defence the appellant denied the allegations of negligence and pleaded in the alternative that the respondent's action was barred by the two-year limitation period in s. 342(1) of the *Railway Act*. Respondent, however, argued that the applicable limitations of actions provision was s. 18 of the provincial *Limitations of Actions Act*, which would permit the action to be commenced within six years of the infant's attaining the age of majority. On an application for the determination before trial of a question of law, the Court of Queen's Bench held that the limitation period in s. 342(1) of the *Railway Act* was not applicable to the respondent's action against the appellant. The Court of Appeal upheld that decision. At issue here is whether s. 342(1) is applicable as a matter of construction and constitutional validity. The constitutional questions queried (1) whether s. 342(1) of the *Railway Act* was constitutionally valid or constitutionally applicable to this action, and (2) if so, whether it conflicted with and rendered inoperative s. 18 of the provincial *Limitation of Actions Act*.

Held: The appeal should be dismissed. Section 342(1) is *ultra vires* to the extent that it purports to apply to an action for damages for personal injury arising under provincial law. It was not necessary to answer the second constitutional question.

The action was a common law action for negligence arising under provincial law despite reliance on statutory duties. As a matter of construction, s. 342(1) applies to infant plaintiffs, notwithstanding any benefit that they might have under provincial law, because no exception was made on their behalf by Parliament. The provincial legislature cannot make exceptions to federal legislation.

The word "operation" in s. 342(1) should be given its plain and ordinary meaning which would include the running of the cars. To make "operation" mean "coming into operation", and so restrict the limitation period to actions arising during the period of the coming into operation, would add words which were not there and introduce an element of ambiguity as to when construction ends and operation begins. The ambiguity, if any, was in the French version alone. Given the general nature of the language used, Parliament did not intend

common law ainsi que par des violations des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* et du règlement d'exploitation uniformisé. L'action a été intentée plus de trois ans après la date où la cause d'action a pris naissance. Dans sa défense, l'appelante réfute les allégations de négligence et plaide subsidiairement que l'action de l'intimé ne pouvait être intentée en raison du délai de prescription de deux ans que prévoit le par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer*. Toutefois, l'intimé a soutenu que la disposition en matière de prescription qui s'applique est l'art. 18 de la *Loi sur la prescription* provinciale, qui permettrait que l'action soit intentée dans un délai de six ans à compter de la date à laquelle le mineur atteint la majorité. En vertu d'une demande pour qu'une décision soit rendue avant l'instance sur une question de droit, la Cour du Banc de la Reine a conclu que le délai de prescription que prévoit le par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer* ne s'appliquait pas à l'action de l'intimé contre l'appelante. La Cour d'appel a confirmé cette décision. La question soulevée en l'espèce est de savoir si le par. 342(1) s'applique, comme question d'interprétation et de validité constitutionnelle. Les questions constitutionnelles sont de savoir (1) si le par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer* est, du point de vue constitutionnel, valide et applicable en l'espèce et (2) dans l'affirmative, s'il entre en conflit avec l'art. 18 de la *Loi sur la prescription* provinciale ou le rend inopérant.

Arrêt: Le pourvoi est rejeté. Le paragraphe 342(1) est *ultra vires* dans la mesure où il vise à s'appliquer à une action en dommages-intérêts pour blessures fondée sur une loi provinciale. Il n'est pas nécessaire de répondre à la seconde question constitutionnelle.

Il s'agit d'une action en négligence fondée sur la *common law* qui découle d'un droit provincial malgré le fait qu'elle soit fondée sur des obligations prévues par la loi. Du point de vue de l'interprétation, le par. 342(1) s'applique aux demandeurs mineurs, nonobstant tout avantage que peut leur conférer une loi provinciale, parce que le Parlement n'a prévu aucune exception à leur égard. L'assemblée législative ne peut prévoir d'exceptions à la loi fédérale.

La définition de l'expression «mise en service» au par. 342(1) devrait avoir son sens complet et ordinaire qui comprend le fonctionnement des wagons. Pour que l'expression «*operation*» signifie «*coming into operation*» et ainsi limite le délai de prescription aux actions qui ont pris naissance au début de la mise en œuvre, il faut ajouter des mots qui n'y sont pas et introduire un élément d'ambiguïté en ce qui a trait au moment de la fin de construction et du début de la mise en service. L'ambiguïté, s'il y en a une, se trouvait uniquement dans

to protect railways from actions during the period of the coming into operation of the railway but not during the period of its continuing operation.

Properly construed, s. 342(1) was intended to bar an action such as the one at bar. The purpose of the provision was to protect the railways from lawsuits generally and it was law suits founded on negligence to which railways were most vulnerable. Nothing in s. 342(1) suggested that Parliament intended its scope to be so restricted.

However, s. 342(1) is *ultra vires* in so far as it applies to an action such as the present one. The New Brunswick legislature is constitutionally competent to legislate in respect of general limitation periods by virtue of s. 92(13) and (14) of the Constitution. Undertakings falling under federal legislative competence by virtue of s. 92(10) are not thereby removed from the ambit of provincial legislative competence, and are not entirely embraced by the legislative authority of Parliament. While section 342(1) of the *Railway Act* is plainly legislation in relation to railways, a limitation provision relating to an action for personal injury caused by a railway cannot be said to be an integral part of federal jurisdiction. The core federal responsibility regarding railways is to plan, establish, supervise and maintain the construction and operation of rail lines, railroad companies, and related operations. The establishment of general limitation periods which affect those injured by the negligence of the railway is not part of that core federal responsibility or of any penumbra sufficiently proximate to satisfy the "integral element" test.

Section 342(1) can be restricted to a constitutionally permissible scope. The limitations period provision can be read as applying solely to breaches of statutory causes of action validly created under the *Railway Act*. Although Parliament may not have intended to restrict the limitation provision to those causes of action specifically created by the statute, s. 342(1) is capable of bearing that restricted meaning. To confine s. 342(1) to validly enacted causes of action under valid federal legislation does not deprive the section of all real effect; it merely reduces its scope to what is constitutionally permitted.

la version française. Compte tenu de la nature générale des mots employés, le Parlement n'a pas eu l'intention de protéger les chemins de fer contre des actions pendant la période du début de la mise en service du chemin de fer mais non pendant la période de son exploitation continue.

Interprété comme il se doit, le par. 342(1) visait à empêcher une action comme celle-ci. L'objet de la disposition était la protection des chemins de fer contre les poursuites judiciaires en général et c'est à l'égard des poursuites fondées sur la négligence que les chemins de fer étaient les plus vulnérables. Rien dans le texte du par. 342(1) ne laisse entendre que le Parlement avait l'intention d'en limiter la portée.

Toutefois, le par. 342(1) est *ultra vires* quant à son application dans une action comme celle-ci. La législature du Nouveau-Brunswick est constitutionnellement compétente pour légiférer en matière de délais de prescription généraux, en application des par. 92(13) et (14) de la Constitution. Les entreprises qui relèvent de la compétence législative fédérale en vertu du par. 92(10) ne sont pas de ce fait soustraites à la compétence législative provinciale de même qu'elles ne sont pas entièrement régies par l'autorité législative du Parlement. Bien que le par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer* se rapporte clairement aux chemins de fer, on ne peut affirmer qu'une disposition concernant la prescription applicable à une action pour blessures causées par un train fait partie intégrante de la compétence fédérale. La responsabilité fédérale fondamentale en matière de chemins de fer est de planifier, d'établir, de superviser et de gérer la construction et l'exploitation de chemins de fer, de compagnies de chemin de fer et des opérations connexes. L'établissement de délais de prescription généraux qui touchent ceux qui sont blessés en raison de la négligence de l'entreprise de chemin de fer ne fait pas partie intégrante de cette responsabilité fédérale fondamentale ni n'en est assez proche pour répondre au principe «de la partie intégrante».

La portée du par. 342(1) peut être restreinte à des dimensions qui soient acceptables sur le plan constitutionnel. La disposition relative au délai de prescription peut être interprétée comme s'appliquant seulement aux violations des causes d'action validement créées par la *Loi sur les chemins de fer*. Bien que le Parlement ait pu avoir l'intention de ne pas restreindre la disposition sur la prescription aux causes d'action que la loi créait spécifiquement, il est possible de donner ce sens restreint au par. 342(1). Restreindre l'application du par. 342(1) aux causes d'action validement édictées en vertu d'une loi fédérale valide ne prive pas l'article de tout effet véritable; cela ne fait que restreindre sa portée à ce qui est acceptable sur le plan constitutionnel.

Cases Cited

Applied: *Construction Montcalm Inc. v. Minimum Wage Commission*, [1979] 1 S.C.R. 754; **considered:** *Levesque v. New Brunswick Railway Co.* (1889), 29 N.B.R. 588; *Northern Telecom Ltd. v. Communications Workers of Canada*, [1980] 1 S.C.R. 115; **distinguished:** *Canadian Northern Railway Co. v. Pszeniczny* (1916), 54 S.C.R. 36; *Williams v. Canadian National Railway Co.* (1976), 75 D.L.R. (3d) 87; *McArthur v. Northern and Pacific Junction Railway Co.* (1890), 17 O.A.R. 86; *Paskivski v. Canadian Pacific Ltd.*, [1976] 1 S.C.R. 687; *R. v. Big M Drug Mart Ltd.*, [1985] 1 S.C.R. 295; **referred to:** *The Queen in right of Canada v. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 S.C.R. 205; *Grand Trunk Railway Company of Canada v. Attorney-General of Canada*, [1907] A.C. 65; *West v. Corbett* (1913), 47 S.C.R. 596; *Winnipeg Electric Railway Co. v. Aitken* (1921), 63 S.C.R. 586; *British Columbia Electric Railway Co. Ltd. v. Pribble*, [1926] A.C. 466; *Canadian Northern Railway Co. v. Robinson*, [1911] A.C. 739, aff'g (1910), 43 S.C.R. 387; *Greer v. Canadian Pacific Railway Co.* (1915), 51 S.C.R. 338; *Deputy Minister of Revenue v. Rainville*, [1980] 1 S.C.R. 35; *R. v. Popovic*, [1976] 2 S.C.R. 308; *Reference re The Farm Products Marketing Act*, [1957] S.C.R. 198; *Reference respecting the Agricultural Products Marketing Act*, [1978] 2 S.C.R. 1198; *Capital Cities Communications Inc. v. Canadian Radio-Television Commission*, [1978] 2 S.C.R. 141; *McNamara Construction (Western) Ltd. v. The Queen*, [1977] 2 S.C.R. 654; *Bell Canada v. Quebec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, [1988] 1 S.C.R. 749; *Canadian National Railway Co. v. Nor-Min Supplies Ltd.*, [1977] 1 S.C.R. 322; *Canadian Pacific Railway Co. v. Notre-Dame de Bonsecours*, [1899] A.C. 367; *Madden v. Nelson and Fort Sheppard Railway Co.*, [1899] A.C. 626; *Canadian National Railway Co. v. Courtois*, [1988] 1 S.C.R. 868; *Alltrans Express Ltd. v. British Columbia (Workers' Compensation Board)*, [1988] 1 S.C.R. 897; *Attorney-General for Alberta and Winstanley v. Atlas Lumber Co.*, [1941] S.C.R. 87; *Cushing v. Dupuy* (1880), 5 App. Cas. 409.

Statutes and Regulations Cited

Canadian National Railways Act, R.S.C. 1970, c. C-10, s. 18.
Constitution Act, 1867, ss. 91(29), 92(10), (13), (14).
Employers' Liability Act, R.S.M. 1913, c. 61, s. 12.
Limitation of Actions Act, R.S.N.B. 1973, c. L-8, s. 18.
Lord's Day Act, R.S.C. 1970, c. L-13, s. 4.
Manitoba Railway Act, R.S.M. 1913, c. 168, s. 116.
Official Languages Act, R.S.C. 1970, c. O-2, s. 8(2)(d).
Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 227, 336, 342(1).

Jurisprudence

Arrêt appliqué: *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum*, [1979] 1 R.C.S. 754; **arrêts examinés:** *Levesque v. New Brunswick Railway Co.* (1889), 29 N.B.R. 588; *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada*, [1980] 1 R.C.S. 115; **distinction d'avec les arrêts:** *Canadian Northern Railway Co. v. Pszeniczny* (1916), 54 R.C.S. 36; *Williams v. Canadian National Railway Co.* (1976), 75 D.L.R. (3d) 87; *McArthur v. Northern and Pacific Junction Railway Co.* (1890), 17 O.A.R. 86; *Paskivski c. Canadien Pacifique Ltée*, [1976] 1 R.C.S. 687; *R. c. Big M Drug Mart Ltd.*, [1985] 1 R.C.S. 295; **arrêts mentionnés:** *La Reine du chef du Canada c. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 R.C.S. 205; *Grand Trunk Railway Company of Canada v. Attorney-General of Canada*, [1907] A.C. 65; *West v. Corbett* (1913), 47 R.C.S. 596; *Winnipeg Electric Railway Co. v. Aitken* (1921), 63 R.C.S. 586; *British Columbia Electric Railway Co. Ltd. v. Pribble*, [1926] A.C. 466; *Canadian Northern Railway Co. v. Robinson*, [1911] A.C. 739, conf. (1910), 43 R.C.S. 387; *Greer v. Canadian Pacific Railway Co.* (1915), 51 R.C.S. 338; *Sous-ministre du Revenu c. Rainville*, [1980] 1 R.C.S. 35; *R. c. Popovic*, [1976] 2 R.C.S. 308; *Reference re The Farm Products Marketing Act*, [1957] R.C.S. 198; *Renvoi relativement à la Loi sur l'organisation du marché des produits agricoles*, [1978] 2 R.C.S. 1198; *Capital Cities Communications Inc. c. Conseil de la Radio-Télévision canadienne*, [1978] 2 R.C.S. 141; *McNamara Construction (Western) Ltd. c. La Reine*, [1977] 2 R.C.S. 654; *Bell Canada c. Québec (Commission de la santé et de la sécurité du travail)*, [1988] 1 R.C.S. 749; *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Nor-Min Supplies Ltd.*, [1977] 1 R.C.S. 322; *Canadian Pacific Railway Co. v. Notre-Dame de Bonsecours*, [1899] A.C. 367; *Madden v. Nelson and Fort Sheppard Railway Co.*, [1899] A.C. 626; *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Courtois*, [1988] 1 R.C.S. 868; *Alltrans Express Ltd. c. Colombie-Britannique (Workers' Compensation Board)*, [1988] 1 R.C.S. 897; *Attorney-General for Alberta and Winstanley v. Atlas Lumber Co.*, [1941] R.C.S. 87; *Cushing v. Dupuy* (1880), 5 App. Cas. 409.

Lois et règlements cités

Employers' Liability Act, R.S.M. 1913, chap. 61, art. 12.
Loi constitutionnelle de 1867, art. 91(29), 92(10), (13), (14).
Loi sur la prescription, L.R.N.-B. 1973, chap. L-8, art. 18.
Loi sur le dimanche, S.R.C. 1970, chap. L-13, art. 4.
Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 227, 336, 342(1).

Rules of Court of New Brunswick, s. 23.01.
Uniform Code of Operating Rules.

APPEAL from a judgment of the New Brunswick Court of Appeal (1985), 62 N.B.R. (2d) 276, 17 D.L.R. (4th) 58, dismissing an appeal from a judgment of Dickson J. (1984), 50 N.B.R. (2d) 356, 5 D.L.R. (4th) 690, on a preliminary issue. Appeal dismissed.

John J. Robinette, Q.C., and *Ronald Jackson*, for the appellant.

E. Neil McKelvey, Q.C., *Ronald Ashfield*, and *Stephen J. Hutchison*, for the respondent James Mark Clark.

Bruce Judah, for the respondent the Attorney General for New Brunswick.

R. P. Hynes and *M. L. Basta*, for the intervener the Attorney General of Canada.

Jean Bouchard, for the intervener the Attorney General of Quebec.

C. R. O. Munro, Q.C., and *James V. West*, for the intervener Canadian Pacific Limited.

The following is the judgment delivered by

THE COURT—The question raised by this appeal is whether the limitation period in s. 342(1) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, is applicable, as a matter of construction and constitutional validity, to the action in negligence of the respondent infant against the appellant railway company for injury as a result of being struck by a train operated by the appellant, or whether the applicable limitation period is that provided by s. 18 of the *Limitation of Actions Act*, R.S.N.B. 1973, c. L-8.

The appeal is by leave of this Court from the judgment of the New Brunswick Court of Appeal (1985), 17 D.L.R. (4th) 58, dismissing an appeal

Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, S.R.C. 1970, chap. C-10, art. 18.

Loi sur les langues officielles, S.R.C. 1970, chap. O-2, art. 8(2)d).

^a *Manitoba Railway Act*, R.S.M. 1913, chap. 168, art. 116.

Règlement d'exploitation uniformisé.

Règles de procédure du Nouveau-Brunswick, art. 23.01.

^b POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel du Nouveau-Brunswick (1985), 62 R.N.-B. (2^e) 276, 17 D.L.R. (4th) 58, qui a rejeté un appel contre un jugement du juge Dickson (1984), 50 R.N.-B. (2^e) 356, 5 D.L.R. (4th) 690, sur une question préliminaire. Pourvoi rejeté.

John J. Robinette, c.r., et *Ronald Jackson*, pour l'appelante.

^d *E. Neil McKelvey, c.r.*, *Ronald Ashfield*, et *Stephen J. Hutchison*, pour l'intimé James Mark Clark.

^e *Bruce Judah*, pour l'intimé le procureur général du Nouveau-Brunswick.

R. P. Hynes et *M. L. Basta*, pour l'intervenant le procureur général du Canada.

^f *Jean Bouchard*, pour l'intervenant le procureur général du Québec.

C. R. O. Munro, c.r., et *James V. West*, pour l'intervenante Canadien Pacifique Limitée.

^g Version française du jugement rendu par

LA COUR—La question soulevée dans le présent pourvoi consiste à déterminer si, dans l'action en négligence intentée par le mineur intimé contre la compagnie de chemins de fer appelante à la suite des blessures qu'il a subies lorsqu'il a été heurté par un train mis en service par l'appelante, le délai de prescription applicable est le délai prévu au par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2, du point de vue de l'interprétation et de la constitutionnalité, ou le délai de prescription prévu à l'art. 18 de la *Loi sur la prescription*, L.R.N.-B. 1973, chap. L-8.

^j Le pourvoi est interjeté sur autorisation de cette Cour contre l'arrêt de la Cour d'appel du Nouveau-Brunswick (1985), 17 D.L.R. (4th) 58, qui

from the judgment of Dickson J. of the Court of Queen's Bench (1984), 5 D.L.R. (4th) 690, which held, on an application for the determination before trial of a question of law, that the limitation period in s. 342(1) of the *Railway Act* was not applicable to the respondent's action against the appellant. Before this Court, the Attorney General of Canada and Canadian Pacific Limited intervened in support of the appellant's contention that s. 342(1) is valid and applicable legislation. The Attorneys General for New Brunswick and Quebec intervened to support the respondent's claim that the section would not constitutionally bar the action.

I

Statutory and Constitutional Provisions

The *Railway Act* provides as follows:

342. (1) All actions or suits for indemnity for any damages or injury sustained by reason of the construction or operation of the railway shall, and notwithstanding anything in any Special Act may, be commenced within two years next after the time when such supposed damage is sustained, or if there is continuation of damage, within two years next after the doing or committing of such damage ceases, and not afterwards.

The *Limitations of Actions Act* provides:

18 Where a person entitled to bring an action is at the time the cause of action accrues an infant, mental defective, mental incompetent or of unsound mind, the period within which such action shall be brought shall be six years, or two years from the date when such person becomes of full age, or of sound mind, as the case may be, whichever is the longer.

24 Nothing in this Act extends to any action where the time for bringing the action is by statute specially limited.

The *Constitution Act, 1867*, s. 91(29) assigns to Parliament exclusive legislative authority in relation to:

91. ...

29. Such Classes of Subjects as are expressly excepted in the Enumeration of the Classes of Subjects by

rejetait l'appel d'un jugement du juge Dickson de la Cour du Banc de la Reine (1984), 5 D.L.R. (4th) 690, qui avait conclu, sur une demande présentée pour obtenir une décision sur une question de droit avant l'instance, que le délai de prescription prévu au par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer* ne s'appliquait pas à l'action de l'intimé contre l'appelante. Devant cette Cour, le procureur général du Canada et Canadien Pacifique Limitée sont intervenus à l'appui de l'argument de l'appelante selon lequel le par. 342(1) est une disposition législative valide et applicable. Les procureurs généraux du Nouveau-Brunswick et du Québec sont intervenus à l'appui de l'argument de l'intimé selon lequel l'article ne constituerait pas un obstacle constitutionnel à l'action.

I

^d Dispositions législatives et constitutionnelles

La *Loi sur les chemins de fer* prévoit:

342. (1) Toutes les actions ou poursuites en indemnité pour dommages ou torts subis du fait de la construction ou de la mise en service du chemin de fer doivent et, nonobstant les dispositions de toute loi spéciale, peuvent être intentées au cours des deux années qui suivent l'époque où les dommages présumés ont été subis, ou si les dommages se continuent, au cours des deux années qui suivent la date à laquelle ces dommages ont cessé, et non plus tard.

La *Loi sur la prescription* prévoit:

18 Lorsqu'une personne ayant le droit d'intenter une action est mineure, déficiente mentale, incapable mentale ou privée de raison à la date où la cause d'action prend naissance, une telle action se prescrit par six ans, ou par deux ans à compter de la date à laquelle cette personne atteint sa majorité ou devient saine d'esprit, selon le cas, le plus long de ces deux délais étant pris en considération.

24 Rien dans la présente loi ne s'étend à une action dont le délai de prescription est spécialement fixé par une loi.

ⁱ Le paragraphe 91(29) de la *Loi constitutionnelle de 1867* attribue au Parlement l'autorité législative exclusive sur:

91. ...

^j 29. les catégories de sujets expressément exceptés dans l'énumération des catégories de sujets exclusive-

this Act assigned exclusively to the Legislatures of the Provinces.

In section 92(10), the following matters, *inter alia*, are excepted from provincial legislative competence:

92. ...

10. ...

- a. Lines of Steam or other Ships, Railways, Canals, Telegraphs, and other Works and Undertakings connecting the Province with any other or others of the Provinces, or extending beyond the Limits of the Province;
- b. Lines of Steam Ships between the Province and any British or Foreign Country;
- c. Such Works as, although wholly situate within the Province, are before or after their Execution declared by the Parliament of Canada to be for the general Advantage of Canada or for the Advantage of Two or more of the Provinces.

The *Canadian National Railways Act*, R.S.C. 1970, c. C-10, s. 18, declares the railway or other transportation works in Canada of the C.N.R. to be works for the general advantage of Canada.

The following constitutional questions were stated for determination in this appeal:

1. Is section 342(1) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, constitutionally valid or constitutionally applicable to this action?
2. If section 342(1) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, is constitutionally valid and constitutionally applicable to this action, does it conflict with and render inoperative s. 18 of the *Limitation of Actions Act*, R.S.N.B. 1973, c. L-8?

II

Facts

The statement of claim alleges that on July 24, 1978, when he was two years of age, the respondent wandered on to the unfenced lands and railway tracks owned and maintained by the appellant and was struck by a train operated by the appellant, as a result of which the respondent suffered personal injuries which rendered him completely paraplegic and totally disabled. The respondent's statement of

ment assignés par la présente loi aux législatures des provinces.

Selon le par. 92(10), les sujets suivants sont exclus de la compétence législative provinciale:

92. ...

10. ...

- a) lignes de bateaux à vapeur ou autres navires, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres ouvrages et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province;
- b) lignes de bateaux à vapeur entre la province et tout pays britannique ou étranger;
- c) les ouvrages qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés, par le Parlement du Canada, être à l'avantage général du Canada, ou à l'avantage de deux ou plusieurs provinces;

L'article 18 de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada*, S.R.C. 1970, chap. C-10, déclare que les ouvrages de chemin de fer ou autres ouvrages de transport au Canada de la Compagnie des chemins de fer nationaux sont à l'avantage général du Canada.

Les questions constitutionnelles à trancher dans le présent pourvoi ont été formulées de la façon suivante:

1. Le paragraphe 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2, est-il, du point de vue constitutionnel, valide et applicable en l'espèce?
2. Si le paragraphe 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2 est, du point de vue constitutionnel, valide et applicable en l'espèce, entre-t-il en conflit avec l'art. 18 de la *Loi sur la prescription*, L.R.N.-B. 1973, chap. L-8, ou le rend-il inopérant?

II

Les faits

Selon la déclaration, le 24 juillet 1978, l'intimé alors âgé de deux ans, s'est aventuré sur des terrains et des voies ferrées non clôturés appartenant à l'appelante et entretenus par elle et il a été heurté par un train mis en service par l'appelante. Cet accident a causé à l'intimé des blessures qui l'ont rendu paraplégique et totalement handicapé. L'intimé allègue dans sa déclaration que l'accident

claim alleges that the accident was caused by the negligence of the appellant and its employees. The particulars of the alleged negligence pleaded in the statement of claim include various allegations of breach of common law duty of care, as well as breaches of provisions of the *Railway Act* and the Uniform Code of Operating Rules specified by the Canadian Transport Commission pursuant to s. 227 of the *Railway Act*.

The respondent's action was instituted on September 1, 1981, more than three years after the cause of action arose. In its defence the appellant denies the allegations of negligence and pleads in the alternative that the respondent's action is barred by the two-year limitation period in s. 342(1) of the *Railway Act*.

The respondent's position is that as a matter of construction and constitutional validity, s. 342(1) is not applicable to a common law action for negligence and, in any event, not applicable to an action by an infant, and that the applicable limitations of actions provision is s. 18 of the provincial *Limitation of Actions Act* which would permit the action to be commenced within six years of the date when the infant becomes of full age.

The appellant contends that not only is s. 342(1) valid federal legislation, as applied to the respondent's action, that prevails by the rule of paramountcy over s. 18 of the *Limitation of Actions Act*, but that in any event, the application of s. 18 is expressly excluded by s. 24 of the provincial Act.

III

Judgments of the New Brunswick Courts

(a) *Court of Queen's Bench* ((1984), 50 N.B.R. (2d) 356, 5 D.L.R. (4th) 690)

The issue was brought before Dickson J. of the Court of Queen's Bench on an application, by agreement, under Rule 23.01 of the Rules of the Court for the determination before trial of a question of law raised in the pleadings. Dickson J. held that he was bound by the judgment of this Court in *Canadian Northern Railway Co. v. Pszeniczny* (1916), 54 S.C.R. 36, to find that s. 342(1) was

a été causé par la négligence de l'appelante et de ses employés. La négligence alléguée, selon la déclaration, comprend la violation d'une obligation de diligence en *common law* ainsi que des violations des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* et du règlement d'exploitation uniformisé établi par la Commission canadienne des transports aux termes de l'art. 227 de la *Loi sur les chemins de fer*.

L'action de l'intimé a été introduite le 1^{er} septembre 1981, plus de trois ans après la date où la cause d'action a pris naissance. Dans sa défense, l'appelante réfute les allégations de négligence et plaide subsidiairement que l'action de l'intimé est prescrite en raison du délai de deux ans prévu par le par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer*.

L'intimé soutient que, du point de vue de l'interprétation et de la constitutionnalité, le par. 342(1) ne s'applique pas à une action fondée sur la négligence en *common law* et que, de toute façon, il ne s'applique pas à une action intentée par un mineur, parce que la disposition applicable en matière de prescription est l'art. 18 de la *Loi sur la prescription* de la province, qui permettrait que l'action soit intentée dans les six ans de la date à laquelle le mineur atteint la majorité.

L'appelante soutient que non seulement le par. 342(1) est une disposition législative fédérale valide qui, appliquée à l'action de l'intimé, prévaut en vertu de la règle de la prépondérance sur l'art. 18 de la *Loi sur la prescription* et que, de toute façon, l'application de l'art. 18 est expressément exclue par l'art. 24 de la loi provinciale.

III

Jugements des tribunaux du Nouveau-Brunswick

a) *Cour du Banc de la Reine* ((1984), 50 R.N.-B. (2^e) 356, 5 D.L.R. (4th) 690)

La question a été soumise au juge Dickson de la Cour du Banc de la Reine en vertu d'une demande conjointe aux termes de la règle 23.01 des Règles de procédure pour que soit décidée avant le procès une question de droit soulevée dans les plaidoiries. Le juge Dickson a conclu qu'il était lié par l'arrêt de cette Cour *Canadian Northern Railway Co. v. Pszeniczny* (1916), 54 R.C.S. 36, et qu'il devait

constitutionally applicable to an action for common law negligence. However, he also held that s. 342(1) did not bar the respondent's action, and following the judgment of the Nova Scotia Court of Appeal in *Williams v. Canadian National Railway Co.* (1976), 75 D.L.R. (3d) 87, held that it should be construed so as not to apply to the procedural law governing actions by infants, and that it did not displace the special limitation period for infants found in s. 18 of the *New Brunswick Limitation of Actions Act*. He further held that s. 24 of the Act did not have the effect of making s. 342(1) applicable because the word "statute" in s. 24 should be construed as referring to a statute of the provincial legislature and not to a statute of Parliament.

(b) *New Brunswick Court of Appeal* ((1985), 62 N.B.R. (2d) 276, 17 D.L.R. (4th) 58)

By a majority, the Court of Appeal dismissed the appeal. La Forest J.A. rejected the analysis offered by Dickson J., and held that the words of s. 342(1) are broad enough to encompass common law actions for negligence in the operation of a railway. There was no basis for making an exception for actions by or on behalf of infants. In La Forest J.A.'s view, it was necessary to confront the constitutional issue. He held that the judgment of this Court in *Pszenczy, supra*, was not binding because it was not a considered opinion of the Court on the constitutionality of s. 342(1). La Forest J.A. stated that federal undertakings must comply with provincial laws unless such laws interfere with their status or powers or discriminate against them. To sustain s. 342(1) as valid federal legislation, it had to be shown that it regulated an integral aspect of a railway undertaking. It is not enough that the legislation had an effect on the organization of the railway and the way it operates. La Forest J.A. suggested that s. 342(1) might apply to rights of action validly created by the *Railway Act*, but concluded that the limitation of actions for personal injury caused by a railway did not constitute an integral aspect of a federal matter and therefore s. 342(1) was

conclure que le par. 342(1) était constitutionnellement applicable à une action en *common law* fondée sur la négligence. Toutefois, il a également conclu que le par. 342(1) n'empêchait pas l'action de l'intimé et, suivant l'arrêt de la Cour d'appel de la Nouvelle-Écosse *Williams v. Canadian National Railway Co.* (1976), 75 D.L.R. (3d) 87, il a jugé que ce paragraphe devrait être interprété comme ne s'appliquant pas au droit en matière de procédure régissant les actions intentées par les mineurs et qu'il n'écartait pas le délai de prescription spécial prévu pour les mineurs à l'art. 18 de la *Loi sur la prescription* du Nouveau-Brunswick. Il a en outre conclu que l'art. 24 de la Loi n'a pas pour effet de permettre l'application du par. 342(1) parce que le mot «loi» à l'art. 24 doit être interprété comme visant une loi de l'assemblée législative provinciale et non une loi du Parlement.

b) *Cour d'appel du Nouveau-Brunswick* ((1985), 62 R.N.-B. (2^e) 276, 17 D.L.R. (4th) 58)

La Cour d'appel, à la majorité, a rejeté l'appel. Le juge La Forest a rejeté l'analyse du juge Dickson et a conclu que le libellé du par. 342(1) est assez général pour englober les actions en *common law* fondées sur la négligence dans la mise en service d'un chemin de fer. Rien ne justifiait une exception à l'égard des actions intentées par les mineurs ou pour leur compte. Selon le juge La Forest, il fallait trancher la question constitutionnelle. Il a conclu qu'il n'était pas lié par l'arrêt de cette Cour *Pszenczy*, précité, parce qu'il ne s'agissait pas d'une opinion motivée de la Cour sur la constitutionnalité du par. 342(1). Le juge La Forest a ensuite conclu que les entreprises fédérales doivent respecter les lois provinciales à moins que ces lois ne mettent en cause leur statut ou leurs pouvoirs ou ne fassent une distinction injuste au détriment de ces entreprises. Le paragraphe 342(1) serait une disposition législative fédérale valide s'il visait à régir une partie intégrante de l'entreprise de chemin de fer. Il ne suffit pas que la disposition législative ait un effet sur l'organisation du chemin de fer et sur son exploitation. Le juge La Forest a indiqué que le par. 342(1) pourrait s'appliquer aux droits d'action créés valablement par la *Loi sur les chemins de fer*,

ultra vires to the extent that it purported to apply to common law actions in negligence.

Hoyt J.A. agreed that s. 342(1) was *ultra vires* in so far as it purported to apply to an action in negligence at common law. He also agreed with the reasons of Dickson J. that s. 342(1) was procedural only and should not be interpreted as changing the general procedural law of the province relating to infants or as relieving the railway of the force of the quite separate protection given to an infant by the provincial Act.

Angers J.A., dissenting, felt constrained by the case law, in particular the decision of this Court in *Pszeniczny*, to uphold the constitutional validity of s. 342(1). He indicated, however, that if he were free to do so, he would have found that s. 342(1) did not apply to a common law action. He stated that he would have held that the true intent of Parliament with respect to the limitation period was to restrict its application to damages resulting from the construction or the coming into operation of the railway. Drawing on the French text of s. 342(1) which used the phrase "*de la construction ou de la mise en service du chemin de fer*", Angers J.A. held that Parliament never intended it to apply to a common law action for negligence arising out of the ongoing operation of the railway.

IV

Applicability of S. 342(1) to the Respondent's Action

Although the questions of construction and constitutional validity are obviously closely related, it is appropriate to consider first the questions of the proper characterization of the respondent's action and of the construction of s. 342(1) of the *Railway Act*.

mais a conclu que le délai de prescription d'actions intentées pour des blessures causées par un chemin de fer ne faisait pas partie intégrante d'une compétence fédérale et que, par conséquent, le par. 342(1) était *ultra vires* dans la mesure où il était censé s'appliquer à des actions en *common law* fondées sur la négligence.

Le juge Hoyt a convenu que le par. 342(1) était *ultra vires* dans la mesure où il était censé s'appliquer à une action en *common law* fondée sur la négligence. Il a également fait siens les motifs du juge Dickson selon lesquels le par. 342(1) avait un caractère strictement procédural et ne devrait pas être interprété comme modifiant le droit général en matière de procédure de la province relatif aux mineurs ou comme permettant aux chemins de fer de passer outre à la protection distincte accordée à un mineur par la loi provinciale.

Le juge Angers, dissident, s'estimait tenu par la jurisprudence, en particulier par l'arrêt de cette Cour *Pszeniczny*, de confirmer la validité constitutionnelle du par. 342(1). Toutefois, il a indiqué que, s'il avait été libre de le faire, il aurait conclu que le par. 342(1) ne s'appliquait pas à une action de *common law*. Il a dit qu'il aurait conclu que la véritable intention du Parlement en ce qui a trait au délai de prescription était de limiter son application aux dommages-intérêts résultant de la construction ou de la mise en service du chemin de fer. S'appuyant sur le texte français du par. 342(1) qui utilisait l'expression «de la construction ou de la mise en service du chemin de fer», le juge Angers a conclu que le Parlement n'avait jamais eu l'intention de l'appliquer à une action en *common law* fondée sur la négligence découlant de l'exploitation continue du chemin de fer.

IV

Application du par. 342(1) à l'action de l'intimé

Bien que les questions d'interprétation et de constitutionnalité soient de toute évidence intimement liées, il convient d'examiner tout d'abord les questions relatives à la juste qualification de l'action de l'intimé et à l'interprétation du par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer*.

As already indicated, the respondent's action is for negligence consisting of both breaches of statutory duty under the *Railway Act* and breaches of a common law duty of care. Despite the reliance on statutory duties, the action remains a common law action for negligence: *The Queen in right of Canada v. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 S.C.R. 205. The respondent is asserting a common law right of action arising under provincial law and not a right of action created by the *Railway Act*, although liability may be affected by provisions of that Act.

(a) *Does Section 342(1) Apply to Infant Plaintiffs?*

In *Williams v. Canadian National Railway Co.*, *supra*, a case similar to the present one and relied upon here by the judge at first instance, MacKeigan C.J.N.S. indicated that, absent authority, he would have found s. 342(1) *ultra vires*. However, he considered himself to be bound by *Pszeniczny*, *supra*, and by a series of cases which have assumed the validity of the section: *Grand Trunk Railway Company of Canada v. Attorney-General of Canada*, [1907] A.C. 65; *West v. Corbett* (1913), 47 S.C.R. 596; *Winnipeg Electric Railway Co. v. Aitken* (1921), 63 S.C.R. 586; *British Columbia Electric Railway Co. Ltd. v. Pribble*, [1926] A.C. 466.

However, MacKeigan C.J.N.S. went on to hold that s. 342(1) did not operate so as to deprive an infant of the benefit of a provincial law similar in terms to s. 18 of the New Brunswick *Limitation of Actions Act*. In MacKeigan C.J.N.S.'s view, s. 342(1) of the *Railway Act* was purely procedural and therefore should be construed so as to constitute a minimal interference with provincial procedural rules. While the federal enactment did reduce the time for commencement of an action from the six years provided in provincial legislation to two years, it did not relieve a railway of the quite separate and specific procedural protection afforded infants by the provincial act (at p. 99):

Comme il a déjà été indiqué, l'action de l'intimé porte sur la négligence constituée par la violation d'une obligation légale que prévoit la *Loi sur les chemins de fer* et par la violation d'une obligation de diligence en *common law*. Même si elle est fondée sur des obligations prévues par la loi, l'action demeure une action en négligence qui relève de la *common law*: *La Reine du chef du Canada c. Saskatchewan Wheat Pool*, [1983] 1 R.C.S. 205. L'intimé fait valoir un droit d'action fondé sur la *common law* qui découle du droit provincial et non un droit d'action créé par la *Loi sur les chemins de fer*, bien que la responsabilité puisse être touchée par les dispositions de cette loi.

a) *Le paragraphe 342(1) s'applique-t-il aux demandeurs mineurs?*

Dans l'arrêt *Williams v. Canadian National Railway Co.*, précité, qui est similaire à l'espèce et sur lequel s'est fondé le juge de première instance, le juge en chef de la Nouvelle-Écosse MacKeigan avait indiqué que n'eût été la doctrine et la jurisprudence, il aurait conclu que le par. 342(1) était *ultra vires*. Toutefois, il s'était considéré lié par l'arrêt *Pszeniczny*, précité, et par une série d'arrêts qui admettaient la validité de l'article: *Grand Trunk Railway Company of Canada v. Attorney-General of Canada*, [1907] A.C. 65; *West v. Corbett* (1913), 47 R.C.S. 596; *Winnipeg Electric Railway Co. v. Aitken* (1921), 63 R.C.S. 586; *British Columbia Electric Railway Co. Ltd. v. Pribble*, [1926] A.C. 466.

Toutefois, le juge en chef MacKeigan a conclu ensuite que le par. 342(1) n'avait pas pour effet de priver un mineur de l'avantage que lui conférait une loi provinciale dont les termes sont similaires à ceux de l'art. 18 de la *Loi sur la prescription* du Nouveau-Brunswick. Selon le juge en chef MacKeigan, le par. 342(1) de la *Loi sur les chemins de fer* avait un caractère purement procédural et devait donc être interprété de manière à constituer un empiètement minimal sur les règles de procédure provinciales. Bien que le texte législatif fédéral réduise à deux ans le délai de six ans prévu dans la loi provinciale pour introduire une action, il ne permettait pas aux chemins de fer de passer outre à la protection distincte et précise en matière de procédure que la loi provinciale accordait aux mineurs (à la p. 99):

[Section 342] should not be construed as creating more than the minimum interference with provincial procedural rules governing an action against a railway than the language compels. All it does is reduce from six years to two years the limitation period for an action against a railway. It should not be gratuitously construed as also relieving the railway of the force of the quite separate protection given an infant by the provincial *Statute of Limitations*.

Section 342(1), which we assume to be valid federal legislation, changes the limitation period for a provincial action to one of two years. Section 3 of the statute [The Nova Scotia equivalent of s. 18 of the New Brunswick Act], a valid provincial Act, extends that period for an infant. We thus have here no conflict between a federal statute and a provincial statute and thus no paramount need for the federal to override the provincial.

We agree with La Forest J.A. in rejecting this interpretation of s. 342(1) and we would adopt his reasoning on this point (at pp. 286-87):

I find myself unable to agree with this reasoning. Subsection 342(1) provides that an action like the present must be commenced within two years. It makes no exception. Consequently, a provincial statute that purports to provide a longer period of limitation for such action, whether generally or in respect of certain persons or groups, inevitably conflicts with s. 342(1) and must be deemed to be inapplicable to matters covered by s. 342(1). This raises no question of legislative concurrency, as was argued before us. The two sections cannot live together in this way; they conflict. The federal statute says the maximum delay for bringing an action is two years. The provincial statute permits it to be brought within a longer period in the case of children.

It must be observed that s. 342(1), if valid, derives its validity from the fact that it deals with railways. Whatever inconveniences may result in the working and management of railways from delays in bringing actions against them, e.g. the necessity of preserving records of accidents and keeping employees and others available as witnesses, these inconveniences are the same whether an adult or an infant is involved. If Parliament had wished to provide for an extension of time for the benefit of children it would have done so It is for Parliament

[TRANUCTION] [L'article 342] ne devrait pas être interprété comme créant plus que l'empiétement minimal prévu dans son texte à l'égard des règles de procédure provinciales régissant une action contre un chemin de fer. Il ne fait que réduire de six ans à deux ans le délai de prescription d'une action contre un chemin de fer. Il ne devrait pas être interprété de façon gratuite comme permettant aux chemins de fer de passer outre à la protection tout à fait distincte accordée à un mineur par la *Loi sur la prescription* provinciale.

Le paragraphe 342(1), que nous présumons être un texte législatif fédéral valide, modifie le délai de prescription pour une action provinciale, le fixant à deux ans. L'article 3 de la loi [l'équivalent en Nouvelle-Écosse de l'art. 18 de la Loi du Nouveau-Brunswick], une loi provinciale valide, prévoit un délai plus long pour un mineur. Il n'y a donc en l'espèce aucun conflit entre une loi provinciale et une loi fédérale et donc aucun besoin prépondérant pour que le fédéral l'emporte sur le provincial.

Nous sommes d'accord avec le juge La Forest pour rejeter cette interprétation du par. 342(1) et nous faisons nôtre son raisonnement à ce sujet (aux pp. 286 et 287):

Je me vois dans l'impossibilité d'appuyer ce raisonnement. Le paragr. 342(1) prévoit qu'une action semblable à la présente espèce doit être introduite dans un délai de 2 ans. Il ne prévoit aucune exception. Par conséquent, une loi provinciale qui a pour but d'accorder un délai de prescription plus long pour une telle action, que cette loi ait une portée générale ou qu'elle vise certaines personnes ou groupes, entre inévitablement en conflit avec le paragr. 342(1) et on doit présumer qu'elle ne s'applique pas aux affaires visées par ce paragraphe. Cela n'entraîne pas de concomitance législative, ainsi qu'il a été prétendu au cours du procès. Les deux articles ne peuvent subsister côte à côte; ils entrent en conflit. La loi fédérale prévoit un délai maximal de 2 ans pour intenter une action. La loi provinciale accorde un délai plus long dans le cas des enfants.

Il convient de noter que le paragr. 342(1), s'il est valide, tire sa validité du fait qu'il porte sur les chemins de fer. Quels que soient les problèmes de fonctionnement et de gestion que peuvent amener les retards à introduire des actions contre les chemins de fer, par exemple la nécessité de conserver des dossiers sur les accidents et de s'assurer de la disponibilité des employés et d'autres personnes qui pourraient éventuellement témoigner, ces problèmes sont les mêmes, que la victime soit adulte ou mineure. Si le Parlement avait voulu prévoir une période

and not for the provincial legislature to make exceptions to federal legislation.

(b) *Does Section 342(1) Apply to the Daily Operation of Railways?*

There is a difference between the English and French versions of s. 342(1) relied upon by the respondent. The English version speaks of the "construction or operation of the railway" while the French speaks of "*la construction ou de la mise en service du chemin de fer*". Elsewhere in the statute, as Angers J.A. indicated in the Court of Appeal, the word "operate" is translated as "*exploiter*". Therefore, it is contended, the limitation period must apply only to actions arising from the time of construction or the coming into operation of the railway immediately following construction.

To give the word "operation" this narrow interpretation would be contrary both to authority and to the plain meaning of the words. It has been held in several cases that "operation" must bear its full and common sense meaning. In *Canadian Northern Railway Co. v. Robinson* (1910), 43 S.C.R. 387, the question arose whether an action for recovery of damages for injuries suffered because of the railway's failure to furnish reasonable and proper facilities for receiving, forwarding and delivery freight was barred by the limitation period in the *Railway Act*. The answer turned upon a determination of whether the railway's conduct fell within the scope of "operation of the railway". The majority held that the limitation period did not apply. However, the Court was clearly of the view that "operation" was not limited to the coming into operation of the railway. The Privy Council dismissed the appeal, [1911] A.C. 739, and Viscount Haldane stated that "operation seems to signify simply the process of working the railway as constructed" (p. 745). In *Greer v. Canadian Pacific Railway Co.* (1915), 51 S.C.R. 338, the question was whether burning worn-out ties to keep the railway right-of-way free from combustible material came within the definition of "operation of the railway". The majority held that the burning of ties did come within the

de prescription plus longue à l'avantage des enfants, il l'aurait fait [...] Il appartient au Parlement, et non à la législature provinciale, de permettre qu'il y ait des exceptions aux lois fédérales.

b) *Le paragraphe 342(1) s'applique-t-il à l'exploitation quotidienne des chemins de fer?*

L'intimé s'est appuyé sur une différence entre les textes anglais et français du par. 342(1). Dans le texte anglais, il est question de "*construction or operation of the railway*" alors que dans le texte français il est question de "*la construction ou de la mise en service du chemin de fer*". Ailleurs dans la loi, comme l'a indiqué le juge Angers en Cour d'appel, le terme "*operate*" est traduit par le terme "*exploiter*". Par conséquent, on soutient que le délai de prescription ne doit s'appliquer qu'aux actions qui ont pris naissance au moment de la construction ou de la mise en service du chemin de fer immédiatement après sa construction.

Cette interprétation restrictive de l'expression «mise en service» serait contraire à la doctrine et à la jurisprudence ainsi qu'au sens clair des mots. On a jugé dans plusieurs affaires qu'il faut donner à «mise en service» son sens complet et ordinaire. Dans l'arrêt *Canadien Northern Railway Co. v. Robinson* (1910), 43 R.C.S. 387, relatif à une action en recouvrement de dommages-intérêts pour des blessures subies en raison du défaut du chemin de fer de fournir des installations raisonnables et appropriées pour recevoir, transmettre et livrer des marchandises, il fallait décider si l'action était irrecevable à cause du délai de prescription prévu dans la *Loi sur les chemins de fer*. Il fallait déterminer si la conduite de la compagnie de chemin de fer relevait de la «mise en service du chemin de fer». Les juges ont conclu à la majorité que le délai de prescription ne s'appliquait pas. Toutefois, la Cour était clairement d'avis que la «mise en service» ne se limitait pas au début de la mise en service du chemin de fer. Le Conseil privé a rejeté le pourvoi, [1911] A.C. 739, et le vicomte Haldane a dit que [TRADUCTION] «la mise en service paraît signifier simplement le processus d'exploitation du chemin de fer tel qu'il a été construit» (p. 745). Dans l'arrêt *Greer v. Canadian Pacific Railway Co.* (1915), 51 R.C.S. 338, on s'était demandé si brûler des traverses usées pour

means of "operation". This Court considered the matter again in *Winnipeg Electric Railway Co. v. Aitken, supra*, where the question arose whether breach of a street railway company's contract to carry a passenger safely came within the scope of "construction or operation of the railway" in s. 116 of *The Manitoba Railway Act, R.S.M. 1913, c. 168*, so as to make applicable a limitation period barring recovery. Anglin J. said, at p. 594: "If the running of the cars is not 'operation of the railway', I find it difficult to conceive what would be." He continued, at p. 595:

The primary rule of statutory construction is that, unless to do so would lead to absurdity, repugnancy or inconsistency with the rest of the statute the grammatical and ordinary sense of the words should prevail. The language of section 116 of the Manitoba Act is precise and unambiguous. No absurdity, repugnancy or inconsistency can arise from giving to it its natural and ordinary sense.

The decision in *Winnipeg Electric* was cited with approval by the Privy Council in *British Columbia Electric Railway Co. Ltd. v. Pribble, supra*, where a similar construction was given the words "sustained by reason of the . . . railway" in a British Columbia limitations statute.

The plain and ordinary meaning of "operation" includes the running of the cars. To make "operation" mean "coming into operation" is patently to add words which are not there, and to introduce an element of ambiguity as to when construction ends and operation begins. In our view, the ambiguity, if any, is found in the French version alone. In the event of conflict between English and French versions, resort may be had to the true spirit, intent and meaning of the provision so as to construe the provision in a manner consistent with its objectives: *Official Languages Act, R.S.C. 1970, c. O-2, s. 8(2)(d)*. The English version is, in our view,

dégager la voie ferrée de tout matériel combustible s'inscrivait dans la définition de la «mise en service du chemin de fer». Les juges ont conclu à la majorité que brûler les traverses s'inscrivait dans le cadre de la «mise en service». Cette Cour a examiné de nouveau la question dans l'arrêt *Winnipeg Electric Railway Co. v. Aitken, précité*, où il fallait décider si la violation par une compagnie de tramway d'un contrat stipulant le transport, en toute sécurité, des passagers s'inscrivait dans le cadre [TRADUCTION] «de la construction ou de la mise en service du chemin de fer» à l'art. 116 de la *Manitoba Railway Act, R.S.M. 1913, chap. 168*, de manière à rendre applicable un délai de prescription empêchant le recouvrement. Le juge Anglin a dit (à la p. 594): [TRADUCTION] «Si le fonctionnement des wagons ne relève pas de «la mise en service du chemin de fer», je vois difficilement ce que pourrait comprendre cette expression.» Il a poursuivi (à la p. 595):

[TRADUCTION] La principale règle d'interprétation législative dit que, à moins qu'il n'entraîne une absurdité ou qu'il soit incompatible avec le reste de la loi, le sens grammatical et ordinaire des termes devrait prévaloir. Le texte de l'art. 116 de la Manitoba Act est précis et sans ambiguïté. Aucune absurdité ou incompatibilité ne peut en découler si on lui donne son sens naturel et ordinaire.

L'arrêt *Winnipeg Electric* a été cité et approuvé par le Conseil privé dans l'arrêt *British Columbia Electric Railway Co. Ltd. v. Pribble, précité*, dans lequel une interprétation semblable a été donnée aux termes [TRADUCTION] «subis du fait du chemin de fer» dans une loi sur la prescription de la Colombie-Britannique.

Le sens clair et ordinaire de l'expression «mise en service» comprend le fonctionnement des wagons. Pour que «*operation*» signifie «*coming into operation*», il faut manifestement ajouter des mots qui n'y sont pas et introduire un élément d'ambiguïté quant au moment de la fin de la construction et du début de la mise en service. À notre avis, l'ambiguïté, s'il y en a une, se trouve uniquement dans la version française. Dans le cas d'un conflit entre les versions anglaise et française, on peut avoir recours à la version qui, selon l'esprit, l'intention et le sens véritables du texte, est compatible avec ses objets: *Loi sur les langues officielles*,