

**J. W. Mills & Son Limited,
Kuehne & Nagel (Canada) Limited and
Overland Import Agencies Ltd. Appellants;**

and

Her Majesty The Queen Respondent.

1970: May 12, 13; 1970: June 1.

Present: Fauteux C.J. and Abbott, Martland, Judson, Ritchie, Hall, Spence, Pigeon and Laskin JJ.

ON APPEAL FROM THE EXCHEQUER COURT
OF CANADA

Criminal law—Conspiracy to limit facilities for transporting articles—Conspiracy to prevent or lessen competition in the transportation of articles—Amendment to indictment—Combines Investigation Act, R.S.C. 1952, c. 314, as amended by 1960 (Can.), c. 45, s. 13.

The appellants, who are freight forwarders, were found guilty, after a trial before a judge of the Exchequer Court of Canada, on each of the two following counts of an indictment laid under the *Combines Investigation Act*: (1) Conspiracy to limit unduly the facilities for transporting or dealing in articles or commodities that may be the subject of trade or commerce, contrary to s. 32(1) (a) of the Act, and (2) conspiracy to prevent or lessen, unduly, competition in the transportation of articles or commodities that may be the subject of trade or commerce, contrary to s. 32(1)(c) of the Act. The activities of the appellants as import pool car operators consisted in effecting the consolidation of different kinds of imported goods at west coast ports and in arranging for their transportation by rail carriers in mixed pool cars to their destination in eastern Canada, thus obtaining for their importer clients the advantage of the consolidation rate for pool cars of mixed goods.

The appellants argue that they provide simply a service unrelated to articles which are the subject of transportation or of facilities therefor. They also contend that only physical means of transport came within the term "facilities" in s. 32(1)(a) and that their service operations had nothing to do with the

**J. W. Mills & Son Limited,
Kuehne & Nagel (Canada) Limited et
Overland Import Agencies Ltd. Appelantes;**

et

Sa Majesté La Reine Intimée.

1970: les 12 et 13 mai; 1970: le 1^{er} juin.

Présents: Le Juge en Chef Fauteux et les Juges Abbott, Martland, Judson, Ritchie, Hall, Spence, Pigeon et Laskin.

EN APPEL DE LA COUR DE L'ÉCHIQUIER
DU CANADA

Droit criminel—Complot pour limiter les facilités de transport d'articles—Complot pour empêcher ou diminuer la concurrence dans le transport d'articles—Modification à l'acte d'accusation—Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, S.R.C. 1952, c. 314, modifiée par 1960 (Can.), c. 45, art. 13.

Les appelantes sont des transitaires déclarés coupables, à la suite d'un procès devant un juge de la Cour de l'Échiquier du Canada, des infractions décrites dans chacun des deux chefs suivants d'un acte d'accusation fondé sur la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*: (1) complot pour limiter indûment les facilités de transport ou de négoce d'articles ou de marchandises qui peuvent faire l'objet d'échanges ou de commerce, contrairement à l'alinéa (a) du par. (1) de l'art. 32 de la Loi, et (2) complot pour empêcher ou diminuer indûment la concurrence dans le transport d'articles ou de marchandises qui peuvent faire l'objet d'échanges ou de commerce, contrairement à l'alinéa (c) du par. (1) de l'art. 32 de la Loi. Les activités des appelantes comme transitaires par wagons chargés en commun consistent à réunir différentes sortes de marchandises importées dans des ports de la côte ouest et à les faire transporter par voie ferrée dans des wagons chargés en commun vers l'est du Canada, obtenant ainsi pour leurs clients importateurs le bénéfice du tarif pour les wagons chargés en commun de marchandises diverses.

Les appelantes soutiennent qu'elles offrent simplement un service sans lien avec les articles transportés, ni avec les facilités de transport. Elles soutiennent de plus que seuls les moyens matériels de transport sont compris dans le terme «facilités» et que leurs services n'ont rien à voir avec la disponi-

availability of rail service for those who required it. In this Court neither the fact of conspiracy nor the element of undueness is contested.

Held: The appeal should be dismissed and the conviction on both counts affirmed.

As to the second count, the accused were clearly within s. 32(1)(c) of the Act in preventing or lessening unduly "competition in the transportation" of the imported articles by rail. This provision is not limited in its application to persons who are themselves in the transportation business or who control means of transportation. It extends to those who are in a position to use or command transportation services for the carriage of goods in transit.

As to the first count, the operations of the accused, to which the rail carriage was integral, are comprehended by the term "facilities for transporting" goods. The physical means of transport were intimately involved and were enough to bring the accused within the bite of the statute. It cannot be said therefore that there were no physical means of transportation involved in the operations of the accused.

APPEAL from a judgment of Gibson J. of the Exchequer Court of Canada¹, convicting the appellants on an indictment laid under the *Combines Investigation Act*. Appeal dismissed.

Raymond Lette, Q.C., and J. Rousseau, for the first two appellants.

J. G. Alley, for the other appellant.

S. F. Sommerfeld, Q.C., and D. Q. Patterson, for the respondent.

The judgment of the Court was delivered by

LASKIN J.—The three appellants before this Court are freight forwarders who were found guilty, after a trial before Gibson J. of the Exchequer Court of Canada¹, on each of two counts of an indictment laid under paras. (a) and (c) respectively of s. 32(1) of the *Combines Investigation Act*, R.S.C. 1952, c. 314, as amended by 1960, c. 45, s. 13.

bilité des services ferroviaires quant aux usagers. Devant cette Cour, personne n'a contesté le fait d'un complot, ni d'agissements indus.

Arrêt: L'appel doit être rejeté et la condamnation sur les deux chefs confirmée.

Quant au second chef, les inculpées tombent clairement sous le coup de l'alinéa (c) du par. (1) de l'art. 32 de la Loi en empêchant ou diminuant indûment «la concurrence dans le transport» par voie ferrée d'articles d'importation. Cette disposition n'est pas restreinte aux personnes qui exploitent elles-mêmes une entreprise de transport ou qui gèrent des moyens de transport. Elle s'étend à celles qui sont en mesure d'utiliser ou d'obtenir des services de transport pour des marchandises en transit.

Quant au premier chef, les opérations des inculpées, dont le transport par voie ferrée fait partie intégrante, sont comprises dans le terme «facilités de transport» de marchandises. Les moyens matériels de transport ont joué ici un rôle primordial et ils suffisent à faire tomber les inculpées sous le coup de la Loi. On ne peut pas dire qu'aucun moyen matériel de transport n'entraîne dans le cadre des opérations des inculpées.

APPEL d'un jugement du Juge Gibson de la Cour de l'Échiquier du Canada¹, déclarant les appelantes coupables d'un acte d'accusation fondé sur la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*. Appel rejeté.

Raymond Lette, c.r., et J. Rousseau, pour les deux premières appelantes.

J. G. Alley, pour l'autre appelante.

S. F. Sommerfeld, c.r., et D. Q. Patterson, pour l'intimée.

Le jugement de la Cour a été rendu par

LE JUGE LASKIN—Les trois appelantes sont des transitaires déclarés coupables, à la suite d'un procès devant le Juge Gibson de la Cour de l'Échiquier du Canada¹, des infractions décrites dans chacun des deux chefs d'un acte d'accusation fondé sur les alinéas (a) et (c) du par. (1) de l'art. 32 de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*, S.R.C. 1952, c. 314, modifiée par S.C. 1960, c. 45, art. 13.

¹ [1968] 2 Ex. C.R. 275.

¹ [1968] 2 R.C. de l'É. 275.

The indictment (which also included two other firms from whose acquittal there is no appeal) charged two illegal conspiracies in the following words:

(1) ... to limit unduly the facilities for transporting or dealing in articles or commodities that may be the subject of trade or commerce, to wit, articles or commodities, imported from designated areas in the orient into the Province of British Columbia and transported by railway in railway cars, the railway cars each ordinarily containing a pool shipment of two or more different kinds of the said articles or commodities, at east bound import freight rates, to points in Canada, east of the Manitoba-Ontario boundary, to the City of Toronto and elsewhere in the Province of Ontario and to the City of Montreal and elsewhere in the Province of Quebec and did thereby commit an indictable offence contrary to section 32(1)(a) of the *Combines Investigation Act*.

(2) ... to prevent, or lessen, unduly, competition in the transportation of articles or commodities that may be the subject of trade or commerce, to wit, articles or commodities imported from designated areas in the orient into the Province of British Columbia and transported by railway in railway cars, the railway cars each ordinarily containing a pool shipment of two or more different kinds of the said articles or commodities at east bound import freight rates, to points in Canada, east of the Manitoba-Ontario boundary, to the City of Toronto, and elsewhere in the Province of Ontario, and to the City of Montreal and elsewhere in the Province of Quebec and did thereby commit an indictable offence contrary to section 32(1)(c) of the *Combines Investigation Act*.

Admissions were made by the Crown as well as by the accused, pursuant to s. 562 of the *Criminal Code*. Among those made by the accused were the following:

1. That during the period described in the Indictment eighty (80%) per cent—ninety-five (95%) percent of all import pool car traffic coming within the terms of Canadian Freight Association tariffs 70A, 70B and 70C was carried by the Canadian National Railway and the Canadian Pacific Railway.

2. That during the period described in the Indictment approximately eighty-five (85%) percent of all import pool car traffic referred to in Paragraph 1

L'acte d'accusation (qui implique également deux autres firmes dont l'acquittement n'a pas été contesté) fait état dans les termes suivants de deux complots illégaux

[TRADUCTION] (1) ... pour limiter indûment les facilités de transport ou de négoce d'articles ou de marchandises qui peuvent faire l'objet d'échanges ou de commerce, savoir des articles ou marchandises importés en Colombie-Britannique en provenance de certaines régions d'Orient et transportés par chemin de fer dans des wagons, dont chacun contient ordinairement des expéditions en commun de plus d'une sorte desdits articles ou marchandises au tarif-marchandises d'importations en direction de l'est, vers des endroits au Canada à l'est de la frontière entre le Manitoba et l'Ontario: Toronto et ailleurs, dans la province d'Ontario, et Montréal et ailleurs, dans la province de Québec, et ont de ce fait commis un acte criminel aux termes de l'alinéa (a) du paragraphe (1) de l'article 32 de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*.

(2) ... pour empêcher ou diminuer indûment la concurrence dans le transport d'articles ou de marchandises qui peuvent faire l'objet d'échanges ou de commerce, savoir des articles ou marchandises importés en Colombie-Britannique en provenance de certaines régions d'Orient et transportés par chemin de fer dans des wagons, dont chacun contient ordinairement des expéditions en commun de plus d'une sorte desdits articles ou marchandises au tarif-marchandises d'importations en direction de l'est, à des endroits au Canada, à l'est de la frontière entre le Manitoba et l'Ontario: Toronto et ailleurs, dans la province d'Ontario, et Montréal et ailleurs, dans la province de Québec, et qui ont de ce fait commis un acte criminel aux termes de l'alinéa (c) du paragraphe (1) de l'article 32 de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*.

Le ministère public et les inculpées ont admis certains faits suivant l'art. 562 du *Code criminel*. Les inculpées ont notamment admis ce qui suit:

1. Que pendant la période mentionnée dans l'acte d'accusation, les Chemins de fer nationaux et le chemin de fer Canadien du Pacifique ont assuré de quatre-vingts (80) à quatre-vingt-quinze (95) pour cent de tout le transport d'articles d'importation par wagons chargés en commun conformément aux tarifs n^{os} 70A, 70B et 70C de la *Canadian Freight Association*.

2. Que pendant la période mentionnée dans l'acte d'accusation environ quatre-vingt-cinq (85) pour cent de tout le transport d'articles d'importation par

was handled by the accused corporations, but the portion of the traffic handled by the defendant, Johnston Terminals Limited, was less than three (3%) to five (5%) percent of the total traffic handled by the accused corporations.

Counsel for the accused characterized these as "a straight market admission", and as designed to support a defence to the charges that the market specified in the indictment was too narrow. After all the evidence was in, and, indeed, after counsel for the accused had addressed the Court, Crown counsel successfully moved to amend the indictment to introduce the words "which could be" after the words "the Province of British Columbia and" and before the words "transported by railway" in each count of the indictment. Objection was taken to the proposed amendment as going to destroy a defence at a time when other evidence to meet the amendment could no longer be introduced. Alternatively, it was contended that as a term of allowing the amendment the accused should be allowed to withdraw the admissions previously quoted. These contentions were rejected on the ground that there was no prejudice to the accused.

The propriety of allowing the amendment was one of the grounds of appeal. Although conceding that the matter was within the trial judge's discretion, counsel for the accused submitted that it was unfairly, that is, not judicially, exercised. This Court did not deem it necessary to hear Crown counsel on the point, being of the view unanimously that not only was the trial judge entitled in the circumstances to allow the amendment, but also that on the merits of the market factor the evidence that was addressed to the charges as originally laid would not have raised a successful defence on that issue.

The nub of this appeal is whether the impugned activities of the accused relate merely to services or to work and labour, unconnected with "facilities for transporting any article" or with "competition in the transportation of an article". Neither the fact of conspiracy nor the element of undueness is contested; and, apart from the rejected argument on the amendment of the indictment, there is no issue here on the relevant

wagons chargés en commun dont il est question à l'alinéa 1 a été confié aux compagnies inculpées, mais que moins de trois (3) à cinq (5) pour cent de tout le transport confié aux inculpées est revenu à l'accusée Johnson Terminals Limited.

L'avocat des inculpées a qualifié ces aveux de simple reconnaissance de l'état du marché et comme visant à appuyer le moyen de défense aux accusations selon lequel le marché spécifié dans l'acte d'accusation était trop restreint. Une fois recueillis tous les témoignages et, de fait, une fois terminée l'argumentation de l'avocat des inculpées l'avocat du gouvernement a demandé avec succès l'autorisation de modifier l'acte d'accusation pour y insérer les mots «qui pouvaient être» entre les mots «d'Orient et» et les mots «transportés par chemin de fer» dans chaque chef d'accusation. On s'est opposé à la modification parce qu'elle détruisait un moyen de défense au moment où il n'était plus possible de présenter d'autre preuve pour faire échec à cette modification. Par ailleurs, on a soutenu qu'une modification ne devrait être permise que si les inculpées pouvaient rétracter les aveux précités. Ces prétentions furent écartées, le motif étant que les inculpées n'avaient pas subi de préjudice.

L'opportunité de cette modification fait l'objet de l'un des moyens d'appel. Tout en admettant que la question relevait de l'appréciation du juge de première instance, les avocats des inculpées ont soutenu que ce pouvoir a été exercé de manière injuste, c'est-à-dire non judicieuse. Cette Cour n'a pas jugé nécessaire d'entendre l'avocat du ministère public sur ce point, étant unanimement d'avis que, non seulement le juge de première instance pouvait, dans les circonstances, autoriser la modification mais aussi que, tenant compte de l'élément marché, les témoignages se rapportant aux accusations originelles n'auraient pas constitué un moyen de défense suffisant sur ce point.

Le pourvoi repose essentiellement sur la question suivante: les activités contestées des inculpées se rapportent-elles seulement à des services, ou à un travail ou une main-d'œuvre sans rapport avec «les facilités de transport d'un article quelconque» ni avec «la concurrence dans le transport d'un article quelconque». Personne n'a contesté le fait d'un complot, ni d'agissements indus; et sauf l'argument rejeté quant à la modification de

market, either as to the range of imported goods or as to their source or destination.

The activities of the accused as import pool car operators, around which their conspiracy developed, became possible with the amendment of Eastbound Import Tariff 70A, effective July 1, 1955. (Subsequent amendments through Tariffs 70B and 70C need no elaboration because they did not alter the situation brought about by the amendment to Tariff 70A.) The tariffs mentioned covered a wide range of goods imported from countries in the Orient and brought by ship to west coast ports, and thence carried by rail to points in Canada east of the Manitoba-Ontario border. Substantially, the importers were Toronto and Montreal business firms who had their imported goods shipped to the port of Vancouver.

Prior to the amendment of Tariff 70A in 1955, these importers could not mix different goods for rail carriage in a single car in order to get a carload rate; they had to endure the higher less than carload rate, unless they had a sufficient quantity of the same goods to make up a full carload of at least 30,000 pounds. As a result of the amendment (and I need not expatiate on its competitive feature, as against water and truck transportation, to attract eastern Canada consignees), consolidation of different kinds of imported goods into carload lots at carload rates became permissible. The rail carriers themselves, the Canadian National Railways and the Canadian Pacific Railway, were precluded by a promulgated rule from themselves effecting a consolidation of goods into a mixed pool car, but would do so on proper authorization of importers or their agents. In this respect their services included (1) sorting the goods to be consolidated after they were unloaded from the ship; (2) loading the goods into the pool car or cars; and (3) carrying them to their destination, Toronto or Montreal, where they would be collected by the consignees.

l'acte d'accusation, il n'y a pas ici contestation sur le marché pertinent, l'éventail des marchandises importées, leur provenance ou leur destination.

Les activités des inculpées comme transitaires par wagons chargés en commun de marchandises importées, activités qui ont fait l'objet du complot, ont été rendues possibles par la modification du tarif des importations vers l'est (n° 70A), entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1955. (Il n'y a pas lieu d'examiner les modifications ultérieures par les tarifs n°s 70B et 70C, car elles n'ont pas changé la situation créée par le tarif n° 70A modifié). Les tarifs susmentionnés visent un large éventail de marchandises importées de pays d'Orient, amenées par bateaux dans des ports de la côte ouest et expédiées ensuite par rail à des endroits au Canada situés à l'est de la frontière entre le Manitoba et l'Ontario. Les importateurs sont surtout des firmes de Toronto et de Montréal qui importent des marchandises déchargées dans le port de Vancouver.

Avant la modification du tarif n° 70A, en 1955, ces importateurs ne pouvaient pas grouper dans un wagon unique des marchandises diverses afin de bénéficier du tarif pour wagons complets; ils devaient payer le tarif plus élevé des chargements incomplets, à moins d'avoir une même marchandise en quantité suffisante pour une pleine charge, soit au moins 30,000 livres. Par suite de la modification (inutile de m'étendre sur son caractère concurrentiel par rapport au transport par route et par voie d'eau, visant à attirer les destinataires de l'Est du pays) il fut permis désormais de réunir différentes sortes de marchandises importées en chargements complets au tarif pour wagons complets. Un règlement empêche les transporteurs par voie ferrée: la Compagnie des chemins de fer nationaux et le chemin de fer Canadien du Pacifique de réunir, eux-mêmes, des marchandises diverses dans un wagon chargé en commun, mais ils le peuvent maintenant avec des directives en ce sens des importateurs ou de leurs représentants. A cet égard, leurs services comportent: 1) le tri des marchandises à grouper une fois déchargées du navire; 2) le chargement des marchandises dans un ou plusieurs wagons en commun et 3) leur transport à destination, Toronto ou Montréal, où les consignataires en prennent livraison.

Since the rail carriers (apparently to avoid the possibility of discrimination or of charges thereof) could not do the mixing to make up a carload of goods, eastern Canada importers had the choice of either banding together to get the advantage of the pool car consolidation rate (which would mean, in any event, having some representatives at least at Vancouver if not also in Toronto or Montreal) or of using freight forwarders such as the accused. The latter, indeed, actively pursued this business and it was admitted that over 80 per cent of the import pool car traffic during the period January 1, 1956 to August 1, 1966, specified in the indictment, was handled by the accused, and that not more than 20 per cent of the goods imported from the Orient and covered by Tariffs 70A, 70B and 70C was carried by truck transport during this period.

The freight forwarders operated by obtaining general authorizations from the importers, addressed to shipping line agents, to secure release of goods consigned to the importers at Vancouver. By an examination of the ship manifest, the cargo of the authorizing importers was identified, and thereafter so-called rider sheets, describing the goods, were made up for presentation to the rail carrier with instructions thereon as to car loading. The rail carrier, as already noted, did the sorting and loading, but only according to these directions. The freight forwarder paid the rail carrier the applicable carriage rate, and, of course, its bill to its importer clients included these payments in the composite charge for its services. This overall charge was not a regulated one.

It is, of course, the case that the accused freight forwarders neither own the imported goods nor have any beneficial interest in them, nor do they ever come into possession of them. They are not consignees of the goods but they do control their movement from shipside, at least so long as their authorizations from importer clients remain in effect. Again, they own no physical means of transportation and have no control over the rail carriers, save as rail carrier services are by law available to and must be provided for those who wish to use them.

On the foregoing facts, the accused mount the argument that they provide simply a service un-

Puisque les transporteurs par voie ferrée (probablement pour éviter tout risque de discrimination ou d'accusations en ce sens) ne peuvent réunir des marchandises diverses en un chargement complet, les importateurs de l'est du Canada peuvent soit s'unir pour bénéficier du tarif des wagons chargés en commun (ce qui suppose du moins l'existence de représentants à Vancouver, sinon à Toronto et à Montréal) soit passer par des transitaires comme les inculpées. Ces derniers ont en effet été très actifs dans ce domaine; fait admis, plus de 80 pour cent du transport des importations par wagons chargés en commun entre le 1^{er} janvier 1956 et le 1^{er} août 1966, période mentionnée dans l'inculpation, a été confié aux inculpées et moins de 20 pour cent du transport des importations en provenance d'Orient et visées par les tarifs nos 70A, 70B et 70C s'est fait par camion durant cette période.

Les transitaires obtiennent des importateurs des autorisations générales en vertu desquelles les commissionnaires des lignes maritimes dédouanent les marchandises expédiées aux importateurs à Vancouver. La part de cargaison des importateurs mandants est identifiée grâce au manifeste; on dresse ensuite à l'intention du transporteur par voie ferrée des bordereaux de transport renfermant la description de la marchandise et les instructions de chargement. Ce transporteur, on l'a vu, se charge du tri et du chargement, mais seulement d'après ces instructions-là. Le transitaire lui paye le prix du transport au tarif courant et, naturellement, ce débours est compris dans son propre tarif global pour ses services à ses clients importateurs. Ce tarif global n'est pas réglementé.

Évidemment, le fait est que les transitaires inculpés ne sont pas propriétaires des marchandises importées, n'y ont aucun droit et n'en ont jamais la possession. Ils ne sont pas consignataires des marchandises, mais ils en dirigent le transport à partir du quai, du moins aussi longtemps que les autorisations de leurs clients importateurs restent en vigueur. De plus, ils ne possèdent aucuns moyens matériels de transport et n'ont aucun contrôle sur les transporteurs par voie ferrée, sauf que les services de ces derniers sont obligatoirement, de par la loi, à la disposition des usagers.

S'appuyant sur les faits précités, les transitaires inculpés soutiennent qu'ils offrent simplement

related to articles which are the subject of transportation or of facilities therefor, and that they can no more be found guilty than could the importers themselves in making use of rail carriers to get the consolidation rate for pool cars of mixed goods. In so far as this contention invites this Court to apply agency law as an exonerating feature in the application and administration of s. 32(1)(a) and (c) of the *Combines Investigation Act*, I would reject it. The accused are no less entrepreneurs in their own right in acting for others. The analogy of the travel agent purchasing group or charter rate air tickets is misconceived if there is no article of commerce involved but only passenger travel. Moreover, no issue of criminality is raised under s. 32(1)(a) and (c) in the absence of a forbidden conspiracy merely because a freight forwarder acts as an import pool car operator for a group of importers.

In my opinion, the accused are clearly within s. 32(1)(c) in preventing or lessening unduly "competition in the transportation" of the imported articles by rail. This provision is not limited in its application to persons who are themselves in the transportation business or who control means of transportation. It extends to those who are in a position to use or command transportation services for the carriage of goods in transit, and who combine in the forbidden manner to restrict others from making use of such services for the carriage of such goods, not because the rail carrier cannot provide the service but because of the control of goods in transit for which rail carriage is required. Utilization of rail transportation is at the very heart of the business of the accused, and it is immaterial that they neither own nor possess the goods that they send on by rail, or that they neither own nor control the rail service. I would, therefore, affirm the conviction on the second count.

un service sans lien avec les articles transportés, ni avec les facilités de transport et qu'ils ne peuvent pas plus être déclarés coupables que ne sauraient l'être les importateurs eux-mêmes s'ils utilisaient les services des transporteurs par voie ferrée de façon à bénéficier du tarif pour les wagons chargés en commun de marchandises diverses. Dans la mesure où cette prétention invite cette Cour à appliquer les règles du mandat comme élément à décharge dans l'application des alinéas (a) et (c) du par. (1) de l'art. 32 de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*, je dois la rejeter. Les inculpées n'en sont pas moins des entrepreneurs de leur propre chef en agissant pour des tiers. L'analogie avec l'agent de voyages qui achète des billets d'avion au tarif de groupe ou d'affrètement est boiteuse s'il ne s'agit pas du transport d'articles de commerce mais seulement du transport de voyageurs. De plus, il ne peut y avoir d'imputation d'infraction aux alinéas (a) et (c) du par. (1) de l'art. 32 en l'absence de complot illicite du seul fait qu'un transitaire agit comme agent de transport d'articles d'importation par wagons en commun pour un groupe d'importateurs.

A mon avis, les inculpées tombent clairement sous le coup de l'alinéa (c) du par. (1) de l'art. 32 en empêchant ou diminuant indûment «la concurrence dans le transport» par voie ferrée d'articles d'importation. Cette disposition n'est pas restreinte aux personnes qui exploitent elles-mêmes une entreprise de transport ou qui gèrent des moyens de transport. Elle s'étend à celles qui sont en mesure d'utiliser ou d'obtenir des services de transport pour des marchandises en transit, et qui, par une coalition interdite, restreignent l'utilisation par d'autres de ces services en vue du transport de ces marchandises, non pas parce que le transporteur par voie ferrée ne peut dispenser le service, mais à cause du contrôle des marchandises en transit nécessitant l'expédition par voie ferrée. L'utilisation du transport par voie ferrée est le fondement même du commerce des inculpées, et il importe peu qu'elles n'aient ni la propriété ni la possession des marchandises qu'elles expédient par voie ferrée, ou qu'elles ne soient ni propriétaires ni administrateurs du service ferroviaire. Par conséquent, je suis d'avis de confirmer la condamnation sur le second chef.

In addressing himself to the two counts of the indictment, the learned trial judge saw the main issues in the case as turning on the question of the market and on the question of undueness, neither of which is of concern here. In addition, he referred to the concept of competition as being central both to paras. (a) and (c) of s. 32(1). His reasons do not disclose any consideration of the key phrase "facilities for transporting any article" in s. 32(1)(a) other than in his references to the conspiracy as involving "control of the channels of distribution".

In a broad sense, it may be said that s. 32(1)(a), which does not refer to any limitation of competition, is concerned with maintaining competitive access to "facilities for transporting" goods. But it was the contention of the accused that only physical means of transport came within the term "facilities", and that their service operations (even if it brought them within the ban of s. 32(1)(c)) had nothing to do with the availability of rail service for those who required it.

I do not find at all helpful judicial interpretations of the word "facilities" in cases arising under different statutes, and especially when the word does not have the contextual connection in which it appears in the *Combines Investigation Act*.

I agree with the trial judge that (whatever be the meaning of "facilities") conspiring persons may be guilty under s. 32(1)(a) without owning or controlling "facilities" for transporting goods as they may be under s. 32(1)(c) without owning or possessing or being associated with any transportation operation as agents thereof. If, as is uncontested, the accused dominated the channels of distribution to eastern Canada of the imported goods laid down at Vancouver, the Court cannot ignore the centrality of rail carriage in that distribution. It is no answer to a charge under s. 32(1)(a) to say that this hold on rail carriage was simply a consequence of the elimination of competition (in obtaining the authorizations of importers to see to the effective movement of their goods at the favourable mixed carload rate), and that therefore it was not itself culpable. In my opinion, the operations of the

En examinant les deux chefs d'accusation, le savant juge de première instance a estimé que le fond de l'affaire repose sur la question du marché et sur le caractère indu, mais l'un et l'autre sont ici hors de cause. En outre, d'après lui, le concept de concurrence est le pivot des alinéas (a) et (c) du premier paragraphe de l'art. 32. Ses motifs ne témoignent pas qu'il ait considéré l'expression-clé «les facilités de transport d'un article quelconque»—voir l'alinéa (a) du par. (1) de l'art. 32—sauf lorsqu'il a déclaré que le complot impliquait un «contrôle des voies de distribution».

Dans un sens large, on peut dire que l'alinéa (a) du par. (1) de l'art. 32, qui ne mentionne aucune limite à la concurrence, vise à maintenir la concurrence dans l'accès aux «facilités de transport» de marchandises. Mais les accusées ont prétendu que seuls les moyens matériels de transport sont compris dans le terme «facilités» et que leurs services (même si cela les fait tomber sous le coup de l'interdiction de l'alinéa (c) du par. (1) de l'art. 32) n'ont rien à voir avec la disponibilité des services ferroviaires quant aux usagers.

Je trouve que les interprétations judiciaires du mot «facilités» dans d'autres affaires relevant de lois différentes ne nous éclairent pas, surtout lorsque le mot n'est pas dans le même contexte que dans la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*.

Je suis d'accord avec le juge de première instance (quel que soit le sens de «facilités»): les personnes qui complotent peuvent être coupables d'infraction à l'alinéa (a) du par. (1) de l'art. 32 sans posséder ou gérer des «facilités» de transport de marchandises, tout comme elles peuvent être coupables d'infraction à l'alinéa (c) du par. (1) de l'art. 32 sans être propriétaires, possesseurs ou agents d'aucune entreprise de transport. S'il est vrai, et c'est incontesté, que les inculpées dominent les voies de distribution vers l'est du Canada des marchandises importées débarquées à Vancouver, la Cour ne peut méconnaître le rôle central du transport par voie ferrée dans cette distribution. On ne saurait réfuter une accusation portée en vertu de l'alinéa (a) du par. (1) de l'art. 32 en disant que cette domination sur le transport ferroviaire résulte tout simplement de l'élimination de la concurrence,

accused, to which the rail carriage was integral, are comprehended by the term "facilities for transporting" goods. The physical means of transport were intimately involved, and even if they did not represent the entirety of the activities of the accused in their particular business, they are enough to bring the accused within the bite of the statute. It is evident that these accused limited to themselves (and unduly) facilities for transporting to eastern Canada the categories of imported goods covered by the relevant tariffs. I do not agree, therefore, with counsel for the accused that there were no physical means of transport involved in the operations of the accused.

It is unnecessary to go beyond this conclusion in the present case in respect of the meaning of the phrase "facilities for transporting... any article". I would add that the fact that the same conduct may bring the accused within both paras. (a) and (c) of s. 32(1) is a matter for those laying the charges. The trial judge reflected his appreciation of the matter by imposing one fine in respect of both convictions.

I would, therefore, affirm the conviction on the first count as well, and in the result I would dismiss the appeal.

Appeal dismissed.

Solicitors for the first two appellants: Lette, Marcotte & Biron, Montreal.

Solicitors for the other appellant: Davis & Company, Vancouver.

Solicitor for the respondent: D. S. Maxwell, Ottawa.

(par l'obtention des autorisations d'importateurs permettant un mouvement efficace des marchandises au taux préférentiel des wagons complets de marchandises diverses) et que, par conséquent, cet acte n'est pas coupable en soi. A mon avis, les opérations des inculpées, dont le transport par voie ferrée fait partie intégrante, sont comprises dans le terme «facilités de transport» de marchandises. Les moyens matériels de transport ont joué ici un rôle primordial, et même s'ils ne représentaient pas la totalité des activités des inculpées dans leur genre de commerce, ils suffisent à faire tomber celles-ci sous le coup de la loi. Il est évident qu'elles ont limité (de façon induue) et à leur propre avantage les facilités de transport vers l'est du Canada des catégories d'articles d'importation couverts par les tarifs pertinents. Je ne suis donc pas d'accord avec l'avocat des inculpées, d'après lequel aucun moyen matériel de transport n'entrait dans le cadre des opérations des inculpées.

Dans cette affaire-ci, il n'est pas nécessaire de poursuivre au-delà de cette conclusion quant à la signification de l'expression «facilités de transport... d'un article quelconque». J'ajoute que si les mêmes agissements constituent en même temps une infraction à chacun des alinéas (a) et (c) du par. (1) de l'art. 32, cela est l'affaire de ceux qui portent l'accusation. Le juge de première instance a exprimé son point de vue en imposant une seule amende pour les deux condamnations.

Par conséquent, je suis d'avis de confirmer également la condamnation sur le premier chef et, en définitive, de rejeter le pourvoi.

Appel rejeté.

Procureurs des deux premières appelantes: Lette, Marcotte & Biron, Montréal.

Procureurs de l'autre appelante: Davis & Company, Vancouver.

Procureur de l'intimée: D. S. Maxwell, Ottawa.