

A-1471-83

A-1471-83

Canadian Pacific Limited (Appellant)

v.

Canadian Transport Commission (Respondent)

Court of Appeal, Thurlow C.J., Heald and Mahoney JJ.—Toronto, December 5; Ottawa, December 18, 1984.

Judicial review — Statutory appeals — Railways — Destruction of structure previously used as station without Canadian Transport Commission permission — Commission decision affirming jurisdiction over "removal", granting leave and requesting Attorney General of Canada to prosecute appellant, before criminal court, for violation of Railway Act in destroying station — Appellant ordered to pay costs — Appeal under National Transportation Act s. 64(2) on "question of mixed fact and law" whether Commission erred in determining permission required prior to demolition — Subsidiary question whether structure "station" within Railway Act ss. 119 and 120 — Prosecution of charges laid in criminal court not proceeded with pending disposition of present appeal — Court declining to answer questions as all issues before criminal court — Decision of this Court not binding on criminal court nor res judicata — To question authority's decision to prosecute simply other way of asking if person charged guilty — Function of criminal court to answer such question — Civil courts ought not to entertain applications for judicial review of, or appeals from, decisions to prosecute even if having jurisdiction — Potential for parallel proceedings in civil and criminal courts obvious and to be discouraged — Decision favourable to appellant herein not necessarily leading to withdrawal of prosecution as neither Attorney General nor Queen bound thereby — Decision at best advisory — Binding opinion, obtainable under National Transportation Act s. 55, not sought by Commission — Commission's discretion as to award of costs not disturbed but Commission reminded discretion to be exercised judicially — Pursuant to National Transportation Act, Court certifying opinion Commission not having erred in law or exceeded jurisdiction in requesting prosecution and granting leave to prosecute — No opinion certified as to any assumption or finding of law or mixed law and fact underlying decision to make request or grant leave — National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 48 (as am. by S.C. 1977-78, c. 22, s. 18(2)), 55 (as am. by R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 65), 64(2),(5) (as am. idem), 73 — Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 119(1),(2),(3), 120, 395, 399(3),(4) — Federal Court Rules, C.R.C., c. 663, R. 1312.

Canadien Pacifique Limitée (appelante)

c.

a

Commission canadienne des transports (intimée)

Cour d'appel, juge en chef Thurlow, juges Heald et Mahoney—Toronto, 5 décembre; Ottawa, 18 décembre 1984.

b

Contrôle judiciaire — Appels prévus par la loi — Chemins de fer — Démolition d'un bâtiment qui servait auparavant de gare sans l'autorisation de la Commission canadienne des transports — Dans sa décision, la Commission confirme sa compétence en matière de «déplacement», accorde la permission demandée et demande au Procureur général du Canada d'entamer, devant les tribunaux criminels, des poursuites contre l'appelante pour avoir enfreint la Loi sur les chemins de fer en démolissant la gare — L'appelante a été condamnée aux dépens — Appel intenté en vertu de l'art. 64(2) de la Loi nationale sur les transports sur la «question mixte de faits et de droit» consistant à déterminer si la Commission a fait erreur en concluant qu'il fallait au préalable obtenir l'autorisation de démolir — Se pose également une question accessoire, soit celle de savoir si le bâtiment était une «gare» au sens des art. 119 et 120 de la Loi sur les chemins de fer — Les poursuites intentées devant les tribunaux criminels ont été suspendues en attendant le résultat du présent appel — La Cour refuse de répondre aux questions puisqu'elles ont toutes été soumises à un tribunal de juridiction criminelle — La décision de cette cour ne lie pas le tribunal de juridiction criminelle et ne constitue pas chose jugée — Le fait de contester la décision de l'autorité compétente d'intenter des poursuites n'est qu'une façon détournée de demander si la personne accusée est coupable — C'est au tribunal de juridiction criminelle qu'il appartient de trancher cette question — Les tribunaux civils ne devraient pas connaître des demandes d'examen judiciaire ou des appels de décisions autorisant les poursuites et ce, même s'ils ont compétence pour le faire — La possibilité de poursuites concomitantes devant les tribunaux civils et criminels est évidente et doit être évitée — Une décision favorable à l'appelante en l'espèce n'entraînerait pas nécessairement l'abandon des poursuites puisqu'elle ne lierait ni le Procureur général ni La Reine — Cette décision aurait au mieux valeur d'opinion — La Commission n'a pas demandé l'opinion contraignante qu'elle aurait pu obtenir en vertu de l'art. 55 de la Loi nationale sur les transports — La décision de la Commission quant aux dépens n'est pas modifiée, mais on rappelle à la Commission qu'elle doit exercer de façon judiciaire son pouvoir en la matière — Conformément à la Loi nationale sur les transports, la Cour émet l'opinion certifiée que la Commission n'a pas commis d'erreur de droit ou outrepassé sa compétence en demandant que des poursuites soient intentées et en accordant l'autorisation de le faire — La Cour ne donne aucune opinion certifiée sur les hypothèses ou conclusions de droit ou mixtes de faits et de droit sous-tendant la décision de présenter la demande ou d'accorder l'autorisation — Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 48 (mod. par S.C. 1977-78, chap. 22, art. 18(2)), 55 (mod. par S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 65), 64(2),(5)

c

d

e

f

g

h

i

j

(mod. *idem*), 73 — *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 119(1),(2),(3), 120, 395, 399(3),(4) — *Règles de la Cour fédérale*, C.R.C., chap. 663, Règle 1312.

COUNSEL:

D. S. Maxwell, Q.C. and *Katharine F. Braid*^a
for appellant.
Wendy E. Burnham for respondent.
D. B. Leibson for Corporation of the City of Toronto.
C. W. Lewis, Q.C. for John C. Turner.
William H. Roberts for West Toronto Junction Historical Society.
Janet E. Minor for Ontario Heritage Foundation, Architectural Conservancy of Ontario and Ontario Historical Society.^c

SOLICITORS:

Law Department, Canadian Pacific, Montréal, for appellant.^d
Legal Services, Canadian Transport Commission, Hull, Quebec, for respondent.
City Solicitor, Corporation of the City of Toronto, Toronto, for Corporation of the City of Toronto.^e
Miller, Thompson, Sedgewick, Lewis & Healy, Toronto, for John C. Turner.
William H. Roberts, Toronto, for West Toronto Junction Historical Society.
Ministry of Attorney General, Toronto, for Ontario Heritage Foundation, Architectural Conservancy of Ontario and Ontario Historical Society.^f

The following are the reasons for judgment rendered in English by

MAHONEY J.: This is an appeal, by leave under subsection 64(2) of the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17 [as am. by R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 65], on questions of law and jurisdiction. Prior to October, 1979, the structure known as the West Toronto Station was used by the appellant, hereafter "CP", as a railway station in the conventional sense. Thereafter, passenger trains between Toronto and Sudbury moved via Canadian National lines and the structure was "closed and boarded up and remained vacant and unused thereafter". On November 25, 1982, CP caused the structure to be demolished without obtaining the prior consent of the respondent,

AVOCATS:

D. S. Maxwell, c.r. et *Katharine F. Braid*
pour l'appelante.
Wendy E. Burnham pour l'intimée.
D. B. Leibson pour la Corporation de la cité de Toronto.
C. W. Lewis, c.r. pour John C. Turner.
William H. Roberts pour West Toronto Junction Historical Society.
Janet E. Minor pour Ontario Heritage Foundation, Architectural Conservancy of Ontario et Ontario Historical Society.

PROCUREURS:

Contentieux, Canadien Pacifique, Montréal, pour l'appelante.
Contentieux, Commission canadienne des transports, Hull (Québec), pour l'intimée.
Contentieux, Corporation de la cité de Toronto, Toronto, pour la Corporation de la cité de Toronto.
Miller, Thompson, Sedgewick, Lewis & Healy, Toronto, pour John C. Turner.
William H. Roberts, Toronto, pour West Toronto Junction Historical Society.
Ministère du procureur général, Toronto, pour Ontario Heritage Foundation, Architectural Conservancy of Ontario et Ontario Historical Society.

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

LE JUGE MAHONEY: Il s'agit en l'espèce d'un appel autorisé en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, chap. N-17 [mod. par S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 65], portant sur des questions de droit et de compétence. Avant octobre 1979, l'appelante, ci-après «CP», utilisait le bâtiment connu sous le nom de *West Toronto Station* (gare de Toronto-Ouest) comme gare de chemin de fer au sens habituel de cette expression. Par la suite, les trains de passagers circulant entre Toronto et Sudbury ont emprunté les lignes du Canadien National et la gare a été «fermée et condamnée, et est demeurée innocupée depuis lors». Le 25 novembre

hereafter "the Commission". The Commission, acting under authority of section 48 of the *National Transportation Act* [as am. by S.C. 1977-78, c. 22, s. 18(2)], convened a hearing to deal with:

1. CP's application, dated October 21, 1981, under sections 120 and 129 of the *Railway Act*, proposing to remove the West Toronto Station;
2. CP's withdrawal of that application by telex dated November 23, 1982; and
3. the Commission's jurisdiction over the removal.

Following the hearings, the Commission determined that it did have jurisdiction over the removal and made the following order:

We have reasonable ground for belief that Canadian Pacific and an indeterminate number of persons acting for or employed by it agreed and directed that the West Toronto Station be destroyed without having first obtained the required permission or exemption from the Railway Transport Committee, all of which constitutes an act contrary to the *Railway Act* and in violation thereof. Accordingly, we are requesting the Attorney General of Canada to institute and prosecute proceedings, on behalf of Her Majesty, against Canadian Pacific (and such of its directors, officers, employees, agents and contractors who may be found to have planned or participated in, or gave approval for, the commission of the aforementioned violation of the *Railway Act*) for the imposition and recovery of the penalty or penalties provided under the *Railway Act* for such violation. To the extent that leave of this Commission is required to carry out the prosecution just described, leave is hereby granted.

That order was made April 28, 1983.

While it does not appear on the record, the Court was advised at the hearing by CP's counsel that charges were subsequently laid in Montreal and that the prosecution has not proceeded pending disposition of this appeal. The Commission also ordered CP to pay certain costs and, in that respect, subsequently stayed its order pending disposition of this appeal.

The authority of the Commission to award costs is to be found in section 73 of the *National Transportation Act*. Its authority to make the balance of the order is to be found in subsections 399(3) and (4) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, which are to be read with section 395.

1982, CP a fait démolir la gare sans obtenir au préalable le consentement de l'intimée, ci-après «la Commission». La Commission, en vertu des pouvoirs conférés par l'article 48 de la *Loi nationale sur les transports* [mod. par S.C. 1977-78, chap. 22, art. 18(2)], a tenu une audition afin d'examiner:

1. La requête présentée par CP le 21 octobre 1981 en vertu des articles 120 et 129 de la *Loi sur les chemins de fer*, demandant de déplacer la gare de Toronto-Ouest;
2. Le retrait de cette demande par CP le 23 novembre 1982 par voie de télex; et
3. La compétence de la Commission concernant le déplacement de la gare.

Au terme de l'audition, la Commission a décidé que cette question du déplacement de la gare relevait de sa compétence et elle a rendu l'ordonnance suivante:

Nous avons de bonnes raisons de croire que Canadien Pacifique et un certain nombre de personnes qui agissaient en son nom ou qui étaient à son service ont convenu et ordonné que la gare de Toronto-Ouest soit démolie sans avoir d'abord obtenu l'autorisation ou l'exemption nécessaire du Comité des transports par chemin de fer, ce qui constitue un acte contraire à la *Loi sur les chemins de fer*, donc une violation de cette loi. En conséquence, nous demandons au Procureur général du Canada d'entamer et de poursuivre les procédures, au nom de Sa Majesté, contre Canadien Pacifique (et ses directeurs, cadres, employés, agents et entrepreneurs qui peuvent être reconnus coupables d'avoir planifié cette violation de la *Loi sur les chemins de fer*, d'y avoir participé ou de l'avoir autorisée) pour l'imposition et le recouvrement d'une ou de plusieurs amendes prévues par la *Loi sur les chemins de fer*. Étant donné que la permission de la Commission est requise pour intenter les poursuites décrites ci-dessus, cette permission est accordée par les présentes.

Cette ordonnance a été rendue le 28 avril 1983.

Bien que cela n'apparaisse pas au dossier, l'avocat de CP a informé la Cour à l'audition que des accusations avaient été portées par la suite à Montréal, mais que les poursuites avaient été suspendues en attendant le résultat du présent appel. La Commission avait également condamné CP à payer certains frais mais avait ensuite suspendu son ordonnance à ce sujet en attendant l'issue du présent appel.

La Commission tire de l'article 73 de la *Loi nationale sur les transports* son pouvoir d'accorder des frais. Ce sont les paragraphes 399(3) et (4) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2, qui doivent être lus en corrélation avec l'article 395, qui confèrent à la Commission le pouvoir de rendre les autres points de son ordonnance.

395. Any company that, or any person who, being a director or officer thereof, or being a receiver, trustee, lessee, agent, or otherwise acting for or employed by such company, or being a contractor or other person having to do with the railway or other works of the company, does, causes or permits to be done, any matter, act or thing contrary to this or the Special Act, or to the orders, regulations, or directions of the Governor in Council, or of the Minister, or of the Commission, made under this Act, or omits to do any matter, act or thing, thereby required to be done on the part of any such company or person, is, if no other penalty is provided in this or the Special Act for any such act or omission, liable for each such offence to a penalty of not less than twenty dollars, and not more than five thousand dollars, in the discretion of the court before which the same is recoverable.

399. . . .

(3) Whenever the Commission has reasonable ground for belief that any company, or any person or corporation is violating or has violated any of the provisions of this Act, or any order, rule or regulation of the Commission, in respect of which violation a penalty may be imposed under this Act, the Commission may request the Attorney General of Canada to institute and prosecute proceedings, on behalf of Her Majesty, against such company or person or corporation for the imposition and recovery of the penalty provided under this Act for such violation, or the Commission may cause an information to be filed in the name of the Attorney General of Canada for the imposition and recovery of such penalty.

(4) No prosecution shall be had against the company for any penalty under this Act, in which the company might be held liable for a penalty exceeding one hundred dollars, without the leave of the Commission being first obtained.

This appeal was argued by the parties and intervenors on the pivotal question whether or not the Commission had erred in law in determining that its permission had been required prior to demolition of the structure. That, in turn, depends upon whether the structure was, immediately prior to its demolition, a "station" within the contemplation of sections 119 and/or 120 of the *Railway Act*. That was put to the Court as a question of mixed fact and law. The Commission found that it had been a station at the relevant time and, while accepting CP's argument that section 120 did not require its permission before its removal, found that subsections 119(1), (2) and (3) did.

395. Toute personne qui, étant administrateur ou fonctionnaire d'une compagnie, ou agissant comme séquestre, fiduciaire, locataire, agent ou à d'autre titre pour la compagnie ou étant à son emploi, ou étant un entrepreneur ou un particulier ayant des travaux à exécuter ou des services à rendre relativement au chemin de fer ou aux autres ouvrages de la compagnie, de même que toute compagnie, qui commet, fait commettre ou permet de commettre une chose ou un acte contraire à la présente loi ou à la loi spéciale, aux ordonnances, règlements ou instructions du gouverneur en conseil, du Ministre ou de la Commission, rendus ou donnés sous l'autorité de la présente loi, ou qui omet d'accomplir une chose ou un acte dont l'exécution est ainsi requise de la part de cette compagnie ou personne, est passible, si aucune autre peine n'est prévue par la présente loi ou par la loi spéciale, pour chaque contravention, d'une amende de vingt dollars au minimum et de cinq mille dollars au maximum, à la discrétion de la cour devant laquelle cette amende est recouvrable.

399. . . .

(3) Chaque fois que la Commission a juste motif de croire qu'une compagnie ou une personne ou une corporation commet ou a commis une infraction aux dispositions de la présente loi ou à une ordonnance, à une règle ou à un règlement de la Commission, pour laquelle une peine peut être infligée en vertu de la présente loi, la Commission peut demander au procureur général du Canada d'intenter et d'exercer des poursuites judiciaires, au nom de Sa Majesté, contre cette compagnie, cette personne ou cette corporation, en vue d'obtenir l'imposition de la peine et le recouvrement de l'amende prévue par la présente loi pour cette infraction, ou la Commission peut faire déposer une dénonciation au nom du procureur général du Canada en vue d'obtenir l'imposition de cette peine et le recouvrement de cette amende.

(4) Nulle poursuite pour faire appliquer une peine décrétée par la présente loi, dont le résultat pourrait être l'imposition d'une amende de plus de cent dollars, ne peut être intentée contre la compagnie sans l'autorisation préalable de la Commission.

Les parties et les intervenants ont débattu, dans le cadre du présent appel, de la question essentielle de savoir si la Commission avait commis une erreur de droit en décidant qu'il aurait fallu obtenir son autorisation préalable avant de démolir le bâtiment. Pour y répondre il faut déterminer d'abord si le bâtiment était, immédiatement avant sa démolition, une «gare» visée par l'article 119 ou par l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer* ou encore par les deux. Cette dernière question a été présentée à la Cour comme étant une question mixte de fait et de droit. La Commission a conclu que le bâtiment était une gare à l'époque pertinente et, bien qu'admettant le bien-fondé de l'argument de CP suivant lequel l'article 120 ne l'obligeait pas à obtenir l'autorisation de la Commission avant la démolition, cette dernière a jugé que les paragraphes 119(1), (2) et (3) l'exigeaient.

119. (1) If any deviation, change or alteration is required by the company to be made in the railway, or any portion thereof, as already constructed, or as merely located and sanctioned, a plan, profile and book of reference of the portion of such railway proposed to be changed, showing the deviation, change or alteration proposed to be made, shall, in like manner as hereinbefore provided with respect to the original plan, profile and book of reference, be submitted for the approval of the Commission, and may be sanctioned by the Commission.

(2) The plan, profile and book of reference of the portion of such railway so proposed to be changed shall, when so sanctioned, be deposited and dealt with as hereinbefore provided with respect to such original plan, profile and book of reference.

(3) The company may thereupon make such deviation, change, or alteration, and this Act applies to the portion of such line of railway, at any time so changed or proposed to be changed, in the same manner as it applies to the original line.

120. The company shall not, at any time, make any change, alteration or deviation in the railway, or any portion thereof, until the provisions of section 119 are fully complied with, nor remove, close, or abandon any station, or divisional point nor create a new divisional point that would involve the removal of employees, without leave of the Commission; and where any such change is made the company shall compensate its employees as the Commission deems proper for any financial loss caused to them by change of residence necessitated thereby.

On the appeal, CP argued that the Commission had erred in finding that the structure was a station and that section 119 required its consent and that it was right in concluding that section 120 did not. Counsel for the Commission argued that it had been entirely correct. The intervenors, except Turner, argued that it had been correct in finding the structure to have been a station and that, even if it had erred in applying section 119, it had also erred in not applying section 120 with the result that the Commission had been correct, although perhaps for the wrong reason. I did not understand the argument advanced for the intervenor Turner when it was presented and remain mystified; he did, however, support the Commission in its result.

In my view, the less said by this Court about the questions raised on this appeal, the better. All of the issues raised here are before the criminal court and will have to be dealt with by it, along with a number of others, in disposing of the charge or

119. (1) Si la compagnie veut opérer quelque déviation, changement ou modification dans le chemin de fer tel qu'il est déjà construit ou simplement tracé et sanctionné, ou dans quelque partie de ce chemin de fer, un plan, un profil et un livre de renvoi pour la partie du chemin de fer à changer, indiquant la déviation, le changement ou la modification qu'il est question d'opérer, doivent, de la manière prescrite ci-dessus par rapport au plan, au profil et au livre de renvoi originaux, être soumis à l'approbation de la Commission qui peut les sanctionner.

(2) Une fois ainsi sanctionnés, les plan, profil et livre de renvoi de la partie de ce chemin de fer qu'il s'agit de changer doivent être déposés et traités ainsi qu'il est prescrit ci-dessus par rapport à ces plan, profil et livre de renvoi originaux.

(3) La compagnie peut dès lors opérer cette déviation, ce changement ou cette modification, et la présente loi s'applique à la partie de ladite ligne de chemin de fer ainsi changée ou qu'il est question de changer à quelque époque que ce soit, de la même manière qu'à la ligne tracée en premier lieu.

120. La compagnie ne doit à aucune époque opérer de changement, de modification ou de déviation dans le chemin de fer ou dans une partie du chemin de fer, avant d'avoir rempli toutes les formalités que prescrit l'article 119, ni déplacer, fermer ou abandonner, sans la permission de la Commission, une gare ou station, ou point de division, ou créer un nouveau point de division qui entraînerait le déplacement des employés; et, lorsqu'il est opéré un tel changement, la compagnie doit indemniser ses employés dans la mesure que la Commission juge convenable pour les pertes financières qu'ils subissent par le changement de résidence ainsi occasionné.

En appel, le CP a soutenu d'une part que la Commission avait fait erreur en concluant que le bâtiment était une gare et que l'article 119 exigeait son consentement, mais d'autre part que sa conclusion suivant laquelle l'article 120 ne l'exigeait pas était bien fondée. L'avocat de la Commission a prétendu que cette dernière n'avait commis aucune erreur. Les intervenants, à l'exception de Turner, ont soutenu que la Commission avait à bon droit conclu que le bâtiment était une gare et que même si elle avait fait erreur en appliquant l'article 119, elle s'était également trompée en n'appliquant pas l'article 120, c'est-à-dire que, selon eux, la Commission avait rendu la bonne décision mais en s'appuyant peut-être sur un mauvais motif. Je n'ai pas compris l'argumentation présentée par l'intervenant Turner et je demeure perplexe; ce dernier appuyait toutefois la décision finale de la Commission.

À mon avis, moins cette Cour en dira sur les questions soulevées par le présent appel mieux ce sera. En effet, toutes ces questions ont été soumises à un tribunal de juridiction criminelle qui devra examiner les questions ainsi qu'un certain nombre

charges laid. No decision by this Court would be binding on it nor *res judicata*. CP ought not to be permitted, after the prosecution has begun, even with the evident concurrence of the Commission and the intervenors, to question, in this Court, particular conclusions of law or mixed fact and law necessarily reached by the Commission on its way to its decision to request, and grant leave for, the prosecution.

The statute-books, both federal and provincial, are rife with examples of the requirement that leave of some authority be obtained before a prosecution may be undertaken. I see no difference in quality between a decision to grant such leave and a decision to request a prosecution, nor a decision to lay the information itself had the Commission chosen to. All are of a piece with the decision every authority having responsibility for enforcement of the law and having the option to prosecute violations must make. To ask if the authority erred or not in deciding to prosecute is simply another way of asking if the person charged is guilty of the alleged offense or not. It is the function of the criminal court to answer that question. A civil court ought not to entertain applications for judicial review of, or appeals from, decisions to prosecute even if, strictly speaking, it has the jurisdiction to do so. The result can be no more than an embarrassment to the criminal court charged with disposing of the prosecution. The potential for parallel proceedings in the civil and criminal courts is obvious and to be discouraged.

It may be argued that a decision here, favourable to CP, would lead to withdrawal of the prosecution. That may be but it is not necessarily so. Neither the Attorney General, who has instituted the prosecution, nor Her Majesty, in whose name it has been instituted, would be bound by that decision. A decision by this Court would, at best, be an advisory opinion, not binding on the authority now vested with responsibility for the prosecution. If the Commission had wanted a binding

d'autres questions avant de se prononcer sur l'accusation ou les accusations portées. Aucune décision de cette Cour ne pourrait lier ce tribunal ou constituer chose jugée. Une fois les poursuites entamées, CP, même avec le concours manifeste de la Commission et des intervenants, ne devrait pas être autorisé à contester devant cette Cour certaines conclusions de droit ou mixtes de fait et de droit qu'a nécessairement prononcées la Commission avant d'en arriver à sa décision de demander et d'autoriser des poursuites judiciaires.

Les textes de loi, tant fédéraux que provinciaux, abondent d'exemples de cas où il faut obtenir la permission d'une autorité compétente avant de pouvoir intenter des poursuites judiciaires. Je ne vois aucune différence sur le plan qualitatif entre la décision d'accorder une telle autorisation et la décision de demander que des poursuites soient intentées ou même la décision de la Commission, si cette dernière avait choisi cette voie, de déposer elle-même les dénonciations. Toutes ces décisions font corps avec la décision que doit prendre toute autorité chargée de faire respecter les lois et ayant le pouvoir d'intenter des poursuites en cas de contravention. Le fait de demander si l'autorité compétente a fait erreur ou non en décidant d'intenter des poursuites n'est qu'une façon détournée de demander si la personne accusée est coupable ou non de l'infraction reprochée. C'est au tribunal de juridiction criminelle qu'il appartient de trancher cette question. Un tribunal civil ne devrait pas connaître de demandes d'examen judiciaire ou d'appels de décisions autorisant des poursuites judiciaires même si, au sens stricte du terme, il a compétence pour le faire. Au mieux, cela ne peut que gêner le travail du tribunal de juridiction criminelle saisi de l'affaire. La possibilité de poursuites parallèles devant les tribunaux civils et les tribunaux criminels est évidente et doit être évitée.

On peut prétendre qu'une décision favorable au CP en l'espèce entraînerait l'abandon des poursuites. C'est possible mais ce n'est pas certain, car ni le procureur général, qui a intenté les poursuites, ni Sa Majesté, au nom de qui elles ont été intentées, ne seraient liées par cette décision. Une décision de cette Cour aurait, au mieux, valeur d'opinion, sans pour autant lier l'autorité à laquelle a été confiée la responsabilité de la poursuite. Si la Commission avait voulu obtenir une opinion qui

opinion, it had a procedure available to it under section 55 of the *National Transportation Act* [as am. by R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 65] before responsibility for prosecution passed to other hands.

The award of costs was not specifically appealed. I have some concern that the Commission may have had punitive considerations in mind in exercising its discretion; however, on reflection, I think it best not to disturb the award. I would observe that the Commission's discretion to award costs must be exercised judicially. There is ample authority for what that entails which the Commission might find instructive.

As to costs of this appeal, the applicable rule, Rule 1312 [*Federal Court Rules*, C.R.C., c. 663], provides that party and party costs are not to be awarded in the absence of special reasons. None appear here.

Pursuant to subsection 64(5) of the *National Transportation Act* [as am. by R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 65] I would certify to the Commission the opinion that it did not err in law or exceed its jurisdiction in requesting the Attorney General of Canada to prosecute nor in granting leave for that prosecution as set forth in its decision made April 28, 1983. I would, however, certify no opinion as to any assumption or finding of law or mixed law and fact underlying the decision to make the request or grant the leave.

THURLOW C.J.: I concur.

HEALD J.: I concur.

l'aurait liée, elle aurait pu avoir recours à la procédure prévue à l'article 55 de la *Loi nationale sur les transports* [mod. par S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 65] avant que la responsabilité des poursuites ne change de mains.

Il n'est pas spécifiquement fait appel de l'adjudication des frais. Je me demande si la Commission ne songeait pas à une mesure punitive lorsqu'elle a exercé sa discrétion; toutefois, après réflexion, j'estime qu'il est préférable de ne pas modifier sa conclusion quant aux frais. Je signalerai cependant que la Commission doit exercer de façon judiciaire son pouvoir d'adjudication des frais. Les conséquences de ce principe font l'objet d'une abondante jurisprudence que la Commission pourrait trouver instructive.

Quant aux dépens afférents au présent appel, la Règle 1312 [*Règles de la Cour fédérale*, C.R.C., chap. 663] applicable en l'espèce prévoit qu'il n'y aura pas de dépens entre parties en l'absence de raisons spéciales. L'espèce n'en laisse voir aucune.

Conformément au paragraphe 64(5) de la *Loi nationale sur les transports* [mod. par S.R.C. 1970 (2^e Supp.), chap. 10, art. 65], je transmets à la Commission l'opinion certifiée de la Cour selon laquelle elle n'a pas commis d'erreur de droit ni outrepassé sa compétence en demandant au procureur général du Canada d'intenter des poursuites et en accordant l'autorisation de les intenter dans sa décision du 28 avril 1983. Toutefois, je ne donnerais aucune opinion sur les hypothèses ou conclusions de droit ou mixtes de droit et de fait sous-tendant la décision de présenter la demande ou d'accorder l'autorisation.

LE JUGE EN CHEF THURLOW: Je souscris aux présents motifs.

LE JUGE HEALD: Je souscris aux présents motifs.