

T-975-79

T-975-79

James Vincent Doucette (Plaintiff)

v.

Minister of Transport (Defendant)

Trial Division, Mahoney J.—Halifax, March 22;
Ottawa, March 27, 1979.

Prerogative writs — Application for prohibition — Labour relations — Plaintiff's employment involving driving vehicles on apron of airport for private contractor servicing aircraft — Air Traffic Regulations requiring operators of motor vehicles to have necessary provincial licences — Employer, acting on interpretation of Regulations made by agent of defendant, dismissed plaintiff after his driver's licence was suspended — Although that interpretation of Regulations is incorrect, Court is unable to order prohibition or reinstatement as employer is not a "federal board, commission or other tribunal" — Motor Vehicle Act, R.S.N.S. 1967, c. 191, ss. 1(t), 10(1), 57(1) — Airport Traffic Regulations, SOR/74-469, ss. 2, 5(1),(2), 6(1),(2) — Federal Court Rules, 319, 400, 603.

APPLICATION.

COUNSEL:

G. Michael Owen for plaintiff.
M. C. Ward for defendant.

SOLICITORS:

Fitzgerald & Company, Halifax, for plaintiff.
Deputy Attorney General of Canada for defendant.

The following are the reasons for judgment rendered in English by

MAHONEY J.: The issue is whether the plaintiff is required to have a valid Nova Scotia driver's licence to operate a motor vehicle on the apron at Halifax International Airport. On consent, the style of cause was amended at the hearing to that appearing above. The plaintiff seeks in this proceeding, commenced by originating notice of motion, an order in the nature of prohibition and declaratory relief. Rule 603 requires that a proceeding for declaratory relief be brought by way of an action under Rule 400 and not by way of an application under Rules 319 *et seq.* Accordingly,

James Vincent Doucette (Demandeur)

c.

a Le ministre des Transports (Défendeur)

Division de première instance, le juge Mahoney—
Halifax, le 22 mars; Ottawa, le 27 mars 1979.

Brefs de prérogative — Demande de prohibition — Relations du travail — Le travail du demandeur consistait à conduire des véhicules sur l'aire de trafic d'un aéroport pour le compte d'un entrepreneur en entretien des aéronefs — Le Règlement sur la circulation aux aéroports assujettit la conduite d'un véhicule à moteur sur un aéroport à la possession d'un permis provincial nécessaire — Se fondant sur l'interprétation faite du Règlement par un fonctionnaire du défendeur, l'employeur a renvoyé le demandeur après que le permis de conduire de celui-ci eut été suspendu — Bien que cette interprétation du Règlement soit erronée, la Cour ne peut ordonner ni la prohibition ni la réintégration attendu que l'employeur n'est pas un «office, une commission ou . . . autre tribunal» — Motor Vehicle Act, S.R.N.-É. 1967, c. 191, art. 1t), 10(1), 57(1) — Règlement sur la circulation aux aéroports, DORS/74-469, art. 2, 5(1),(2), 6(1),(2) — Règles 319, 400, 603 de la Cour fédérale.

e REQUÊTE.

AVOCATS:

G. Michael Owen pour le demandeur.
M. C. Ward pour le défendeur.

f PROCUREURS:

Fitzgerald & Company, Halifax, pour le demandeur.
Le sous-procureur général du Canada pour le défendeur.

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

h LE JUGE MAHONEY: La question en litige est la suivante: le demandeur doit-il être titulaire d'un permis de conduire valide émis par la province de la Nouvelle-Écosse pour conduire un véhicule à moteur sur l'aire de trafic de l'Aéroport international de Halifax? Suivant le consentement des parties, l'intitulé de la cause a été amendé à l'audience pour être formulé de la manière précitée. Le demandeur sollicite aux termes de la présente demande engagée par voie d'avis introductif de requête, une ordonnance de la nature d'un bref de prohibition et d'un jugement déclaratoire. La

only the prohibition application was proceeded with.

The plaintiff was employed by a contractor servicing aircraft on the apron of Halifax International Airport. He operated his employer's vehicles there. His driver's licence was suspended. An official of the Ministry of Transport at the airport, on inquiry by the plaintiff's employer, expressed the view that the plaintiff could not lawfully continue operating vehicles on the apron. His employment was terminated.

The *Airport Traffic Regulations*,¹ provide:

2. In these Regulations,

“apron” means that part of an airport, other than the manoeuvring area, intended to accommodate the loading and unloading of passengers and cargo, the refuelling, servicing, maintenance and parking of aircraft and the movement of aircraft, vehicles and pedestrians to allow execution of those functions;

5. (1) No person shall operate a motor vehicle on an airport unless

(a) he holds all licences and permits that he is, by the laws of the province and the municipality in which the airport is situated, required to hold in order to operate the motor vehicle in that province and municipality; and

(b) the motor vehicle is registered and equipped as required by the laws of the province and the municipality in which the airport is situated.

(2) For the purpose of these Regulations, a provincial certificate of motor vehicle registration shall be *prima facie* proof of ownership of the motor vehicle.

6. (1) No person shall operate a motor vehicle on an airport otherwise than in accordance with the laws of the province and the municipality in which the airport is situated.

(2) In this Part, the expression “laws of the province and the municipality” does not include laws that are inconsistent with or repugnant to any of the provisions of the *Government Property Traffic Act* or these Regulations.

¹ SOR/74-469.

Règle 603 prévoit que les procédures visant l'obtention d'un jugement déclaratoire sont engagées sous forme d'une action en vertu de la Règle 400 et non sous forme d'une demande faite en vertu des Règles 319 et suivantes. Ainsi donc, seule la demande visant l'obtention d'un bref de prohibition a été retenue.

Le demandeur était au service d'un entrepreneur chargé d'entretenir les aéronefs sur l'aire de trafic de l'Aéroport international de Halifax. Son travail consistait à conduire, sur cette aire, les véhicules de son employeur. Son permis de conduire a été suspendu. Un fonctionnaire du ministère des Transports travaillant à l'aéroport a exprimé l'opinion, en réponse à une demande de renseignements de l'employeur du demandeur, que ce dernier ne pouvait plus légalement conduire ces véhicules sur l'aire de trafic. Son emploi a pris fin.

Le *Règlement sur la circulation aux aéroports*¹ prévoit ce qui suit:

2. Dans le présent règlement,

«aire de trafic» désigne la partie d'un aéroport autre que l'aire de manœuvre, destinée à l'embarquement et au débarquement des voyageurs, au chargement et au déchargement du fret, au ravitaillement en carburant, à l'entretien courant et technique et au stationnement des aéronefs ainsi qu'aux mouvements des aéronefs, des véhicules et des piétons devant permettre l'exécution de ces fonctions;

5. (1) Il est interdit de conduire un véhicule à moteur sur un aéroport à moins

a) d'être titulaire de toutes les licences et de tous les permis que les lois de la province et les règlements de la municipalité où est situé l'aéroport obligent à posséder pour la conduite de ce véhicule à moteur dans cette province et cette municipalité; et

b) que le véhicule à moteur ne soit immatriculé et équipé conformément aux lois de la province et aux règlements de la municipalité où est situé l'aéroport.

(2) Aux fins du présent règlement, un certificat provincial d'immatriculation de véhicule à moteur crée une présomption jusqu'à preuve du contraire du droit de propriété du véhicule à moteur.

6. (1) Il est interdit de conduire un véhicule à moteur sur un aéroport, si ce n'est conformément aux lois de la province et aux règlements de la municipalité où l'aéroport est situé.

(2) Dans la présente partie, l'expression «lois de la province et règlements de la municipalité» ne comprend pas les lois ou règlements incompatibles avec les dispositions de la *Loi relative à la circulation sur les terrains du gouvernement* ou du présent règlement.

¹ DORS/74-469.

The pertinent provisions of the *Motor Vehicle Act*² are:

1 In this Act,

(t) "highway" means a public highway, street, lane, road, alley, park, beach or place and includes the bridges thereon;

10 (1) Every owner of a motor vehicle, trailer or semi-trailer intended to be operated upon a highway in Nova Scotia shall, before the same is so operated, apply to the Department for and obtain the registration thereof . . .

57 (1) No person except those expressly exempted under Sections 59, 62 and 67(6) shall drive any motor vehicle upon a highway in this Province unless upon application he has been licensed as an operator or chauffeur by the Department under this Act.

The applicable Nova Scotia jurisprudence was extensively reviewed by O'Hearn Co. Ct. J., in *R. v. Maclean*.³ The adjective "public" in paragraph 1(t) modifies all nouns that follow it. The evidence as to the circumstances under which persons may be permitted upon the apron is comprehensive. The apron at Halifax International Airport is not a public place. It is not a highway within the definition of the provincial Act.

The vehicles used by the plaintiff's former employer on the apron are not required by paragraph 5(1)(b) of the *Airport Traffic Regulations* to be registered under subsection 10(1) of the *Motor Vehicle Act* and, in fact, are not so registered. The operators of those vehicles on the apron are likewise not required by paragraph 5(1)(a) of the *Regulations* to hold licences under subsection 57(1) of the Act. The view of the import of the *Regulations* communicated by the defendant's agent to the plaintiff's former employer was mistaken. He ought not, for that reason, have lost his job.

That said, the relief sought is inappropriate and cannot be granted. The defendant has neither made nor proposes to make any decision that would determine the plaintiff's right to continue in his job. That decision was made by his former

Les dispositions pertinentes de la *Motor Vehicle Act*² sont les suivantes:

[TRADUCTION] 1 Dans la présente loi,

t) «grande route» désigne une route, une rue, une voie, un chemin, une ruelle, un parc, une plage ou une place à l'usage du public et comprend les ponts qui s'y trouvent;

10 (1) Le propriétaire d'un véhicule à moteur, d'une remorque ou d'une semi-remorque doit les faire immatriculer par le Ministère avant de s'en servir sur une grande route de la Nouvelle-Écosse . . .

57 (1) Sauf les personnes visées aux articles 59 et 62 et au paragraphe 67(6), nul ne doit conduire un véhicule à moteur sur une grande route de la province sans avoir obtenu du Ministère, sur demande présentée à cet effet, un permis à titre de conducteur ou de chauffeur, conformément à la présente loi.

La jurisprudence de la Nouvelle-Écosse applicable à l'espèce a fait l'objet d'une étude approfondie menée par le juge O'Hearn de la Cour de comté dans *R. c. Maclean*.³ Selon cette jurisprudence, l'expression «à l'usage du public» de l'alinéa 1t) s'applique à tout ce qui y est énuméré. La preuve quant aux circonstances dans lesquelles il est permis d'entrer sur l'aire de trafic est détaillée. L'aire de trafic de l'Aéroport international de Halifax n'est pas un lieu public. Il ne s'agit pas d'une grande route au sens de la loi provinciale.

Les véhicules utilisés par l'ancien employeur du demandeur sur l'aire de trafic n'ont pas, selon l'alinéa 5(1)b) du *Règlement sur la circulation aux aéroports*, à être immatriculés conformément au paragraphe 10(1) de la *Motor Vehicle Act*; de fait, ils ne le sont pas. De même, l'alinéa 5(1)a) du *Règlement* n'oblige pas une personne qui conduit un véhicule sur l'aire de trafic à être titulaire d'un permis conformément au paragraphe 57(1) de la Loi. L'opinion communiquée par le mandataire du défendeur à l'ancien employeur du demandeur sur la signification du *Règlement* était erronée. Le demandeur n'aurait pas dû, pour ce motif, perdre son emploi.

Cela dit, le redressement sollicité n'est pas approprié et, de ce fait, ne peut être accordé. Le défendeur n'a pas pris et ne projette pas de prendre une décision quant au droit du demandeur de poursuivre son travail. Cette décision a été prise

² R.S.N.S. 1967, c. 191 as amended.

³ (1974) 17 C.C.C. (2d) 84 at 94 ff.

² S.R.N.-É. 1967, c. 191, dans sa forme modifiée.

³ (1974) 17 C.C.C. (2^e) 84, aux pages 94 et suiv.

employer who is not a "federal board, commission or other tribunal" subject to the supervision of this Court under section 18 of the *Federal Court Act*.⁴ On the evidence before me, it was made entirely because of the mistaken assumption that, to continue in his job, the plaintiff required a valid Nova Scotia driver's licence. I can hope, but cannot order, that the former employer will accept this decision as a good reason to reinstate him in his employment.

The application will be dismissed but, in the circumstances, without costs.

JUDGMENT

The application is dismissed without costs.

⁴ R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10.

par son ancien employeur qui n'est pas un «office, une commission ou . . . autre tribunal» assujetti au pouvoir de surveillance de cette cour, comme le prévoit l'article 18 de la *Loi sur la Cour fédérale*.⁴ Selon la preuve établie devant moi, il ressort que cette décision est entièrement fondée sur une hypothèse fautive, savoir que le demandeur devait être titulaire d'un permis de conduire valide émis par la province de la Nouvelle-Écosse pour continuer à travailler. J'ose espérer que la présente décision justifiera, aux yeux de l'ancien employeur du demandeur, la réintégration de ce dernier dans ses fonctions; je ne peux, toutefois, rendre une ordonnance à cet effet.

La demande est rejetée sans frais, vu les circonstances.

JUGEMENT

La demande est rejetée sans frais.

⁴ S.R.C. 1970 (2^e Supp.), c. 10.