

**SUPREME COURT
OF CANADA**



**COUR SUPRÊME
DU CANADA**

**BULLETIN OF
PROCEEDINGS**

**BULLETIN DES
PROCÉDURES**

This Bulletin is published at the direction of the Registrar and is for general information only. It is not to be used as evidence of its content, which, if required, should be proved by Certificate of the Registrar under the Seal of the Court. While every effort is made to ensure accuracy, no responsibility is assumed for errors or omissions.

Ce Bulletin, publié sous l'autorité de la registraire, ne vise qu'à fournir des renseignements d'ordre général. Il ne peut servir de preuve de son contenu. Celle-ci s'établit par un certificat de la registraire donné sous le sceau de la Cour. Rien n'est négligé pour assurer l'exactitude du contenu, mais la Cour décline toute responsabilité pour les erreurs ou omissions.

Subscriptions may be had at \$200 per year, payable in advance, in accordance with the Court tariff. During Court sessions it is usually issued weekly.

Le prix de l'abonnement, fixé dans le tarif de la Cour, est de 200 \$ l'an, payable d'avance. Le Bulletin paraît en principe toutes les semaines pendant les sessions de la Cour.

The Bulletin, being a factual report of recorded proceedings, is produced in the language of record. Where a judgment has been rendered, requests for copies should be made to the Registrar, with a remittance of \$10 for each set of reasons. All remittances should be made payable to the Receiver General for Canada.

Le Bulletin rassemble les procédures devant la Cour dans la langue du dossier. Quand un arrêt est rendu, on peut se procurer les motifs de jugement en adressant sa demande à la registraire, accompagnée de 10 \$ par exemplaire. Le paiement doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada.

CONTENTS

TABLE DES MATIÈRES

Applications for leave to appeal filed	827-828	Demandes d'autorisation d'appel déposées
Applications for leave submitted to Court since last issue	829	Demandes soumises à la Cour depuis la dernière parution
Motions	830 - 833	Requêtes
Notices of appeal filed since last issue	834	Avis d'appel déposés depuis la dernière parution
Notices of discontinuance filed since last issue	835	Avis de désistement déposés depuis la dernière parution
Pronouncements of appeals reserved	836 - 837	Jugements rendus sur les appels en délibéré
Headnotes of recent judgments	838 - 848	Sommaires des arrêts récents

**APPLICATIONS FOR LEAVE TO
APPEAL FILED**

John Susin

John Susin

v. (31473)

**Eugene Goodreau and Goodreau Excavating Ltd.,
et al. (Ont.)**

John C. Taylor, Q.C.
Taylor & Delrue

- AND -

John Susin

John Susin

v. (31473)

**Precision Builders (Windsor) Limited, et Pasquale
D'amore, et al. (Ont.)**

Luigi DiPierdomenico
DiPierdomenico Law Firm

FILING DATE: 15.5.2006

**Impulsora Turistica de Occidente, S.A. de C.V., et
autres**

Denis Godbout
Péloquin, Kattan

c. (31456)

Transat Tours Canada Inc. (Qc)

Richard A. Hinse
Lavery, de Billy

- ET -

Mytravel Canada Holidays Inc., et autres

Karim Renno
Osler, Hoskin & Harcourt

c. (31456)

Transat Tours Canada Inc. (Qc)

Richard A. Hinse
Lavery, de Billy

- ET -

**DEMANDES D'AUTORISATION
D'APPEL DÉPOSÉES**

Terscor, S.A. de C.V., et autres

Stephane Pitre
Borden, Ladner, Gervais

c. (31456)

Transat Tours Canada Inc. (Qc)

Richard A. Hinse
Lavery, de Billy

DATE DE PRODUCTION: 16.5.2006

David Dunsmuir

J. Gordon Petrie, Q.C.
Stewart, McKelvey, Stirling, Scales

v. (31459)

**Her Majesty the Queen in Right of the Province
of New Brunswick (N.B.)**

Clyde C. Spinney, Q.C.
A.G. of New Brunswick

FILING DATE: 19.5.2006

Tembec Inc.

Thomas V. Ozere
Borden Ladner, Gervais

v. (31462)

Calvin Forest Products Ltd, et al. (Ont.)

Ronald F. Caza
Heenan, Blaikie

FILING DATE: 23.5.2006

IK Sang Lee

Joseph J. Arvay, Q.C.
Arvay, Finley

v. (31464)

Gary Robert Dawson, et al. (B.C.)

Patrick G. Foy, Q.C.
Borden, Ladner, Gervais

FILING DATE: 26.5.2006

Arthur Kofman

Adam N. Atlas

c. (31466)

Centre Hospitalier St-Mary, et autres (Qc)

Véronique Lezzoni

Heenan, Blaikie

DATE DE PRODUCTION: 29.5.2006

Dominic Procopio

Frank Addario

Sack, Goldblatt, Mitchell

v. (31468)

Her Majesty the Queen (Ont.)

Iona M. Jaffe

A.G. of Canada

FILING DATE: 29.5.2006

Her Majesty the Queen

Alexander Alvaro

A.G. of Ontario

v. (31460)

D.B. (Ont.)

Dean D. Paquette

Paquette Dean D. & Associates

FILING DATE: 23.5.2006

Lawrence Edward Trevor

Roger P. Thirkell

Thirkell & Company

v. (31467)

Her Majesty the Queen (B.C.)

Kenneth D. Madsen

A.G. of British Columbia

FILING DATE: 29.5.2006

JUNE 5, 2006 / LE 5 JUIN 2006

**CORAM: Chief Justice McLachlin and Charron and Rothstein JJ.
La juge en chef McLachlin et les juges Charron et Rothstein**

1. *Kemess Mines Ltd. v. International Union of Operating Engineers, Local 115* (B.C.) (Civil) (By Leave) (31415)
2. *British Columbia Nurses' Union v. Health Employers Association of British Columbia (Kootenay Boundary Regional Hospital)* (B.C.) (Civil) (By Leave) (31417)
3. *B. McCurdy Trucking Inc. v. Zurich Insurance Company* (Ont.) (Civil) (By Leave) (31420)

**CORAM: Bastarache, LeBel and Fish JJ.
Les juges Bastarache, LeBel et Fish**

4. *Patrick Hamilton c. Sa Majesté la Reine* (Qc) (Criminelle) (Autorisation) (31368)
5. *Métromédia C.M.R. Montréal inc. c. Daniel Johnson, et al.* (Qc) (Civile) (Autorisation) (31385)
6. *Prairie Acid Rain Coalition, et al. v. Minister of Fisheries and Oceans of Canada, et al.* (F.C.) (Civil) (By Leave) (31370)
7. *Serge Giard c. Yves Beaulieu, et al.* (Qc) (Civile) (Autorisation) (31409)

**CORAM: Binnie, Deschamps and Abella JJ.
Les juges Binnie, Deschamps et Abella**

8. *Air Canada Pilots Association v. Air Line Pilots Association, et al.* (F.C.) (Civil) (By Leave) (31413)
 9. *Inco Limited v. Wilfred Robert Pearson* (Ont.) (Civil) (By Leave) (31249)
 10. *James Taylor v. Jeffrey L. King, et al.* (N.S.) (Civil) (By Leave) (31443)
 11. *Edward Heald v. Toronto District School Board, et al.* (Ont.) (Civil) (By Leave) (31400)
-

29.5.2006

Before / Devant: LEBEL J.

Order on interventions with respect to oral argument

Ordonnance relative à la présentation d'une plaidoirie orale par les intervenants

RE: University of Toronto, Faculty of Law;
International Human Rights Clinic and Human Rights Watch;
Criminal Lawyers' Association (Ontario);
Canadian Council of American-Islamic Relations and Canadian Muslim Civil Liberties Association;
Canadian Bar Association;
Canadian Civil Liberties Association;
Canadian Council for Refugees, African Canadian Legal Clinic;
International Civil Liberties Monitoring Group and National Anti-Racism Council of Canada;
Amnesty International Canada;
Federation of Law Societies of Canada;
British Columbia Civil Liberties Association;

IN / DANS: Adil Charkaoui

v. (30762)

Minister of Citizenship and Immigration, et al. (F.C.)

- AND -

Hassan Almrei

v. (30929)

Minister of Citizenship and Immigration, et al. (F.C.)

- AND -

Mohamed Harkat

v. (31178)

Minister of Citizenship and Immigration, et al. (F.C.)

GRANTED / ACCORDÉES

FURTHER TO THE ORDER of LeBel J. dated May 4, 2006, granting leave to intervene to the University of Toronto, Faculty of Law – International Human Rights Clinic and Human Rights Watch; Criminal Lawyers’ Association (Ontario); Canadian Council of American-Islamic Relations and Canadian Muslim Civil Liberties Association; Canadian Bar Association; Canadian Civil Liberties Association; Canadian Council for Refugees, African Canadian Legal Clinic, International Civil Liberties Monitoring Group and National Anti-Racism Council of Canada; Amnesty International Canada; Federation of Law Societies of Canada; and, the British Columbia Civil Liberties Association for leave to intervene in the above three appeals, *Adil Charkaoui* (30762), *Hassan Almrei* (30929) and *Mohamed Harkat* (31178); to the Canadian Arab Federation in the appeal of *Adil Charkaoui* (30762); to the Attorney General of Ontario in the appeal of *Hassan Almrei* (30929);

IT IS HEREBY FURTHER ORDERED THAT the said interveners are each granted permission to present oral argument not exceeding fifteen (15) minutes at the hearing of the above mentioned three appeals.

29.5.2006

Before / Devant: DESCHAMPS J.

Motion for leave to intervene

Requête en autorisation d’intervenir

BY / PAR: Canadian Bar Association

IN / DANS: Davis & Company, a partnership, et al.

v. (30838)

3464920 Canada Inc. (formely known as Monarch Entertainment Corporation), et al. (B.C.)

GRANTED / ACCORDÉE

UPON APPLICATION by the Canadian Bar Association for leave to intervene in the above appeal;

AND THE MATERIAL FILED having been read;

IT IS HEREBY ORDERED THAT:

The motion for leave to intervene of the applicant, the Canadian Bar Association, is granted and the applicant shall be entitled to serve and file a factum not to exceed 20 pages in length.

The request to present oral argument is deferred to a date following receipt and consideration of the written arguments of the parties and the intervener.

The intervener shall not be entitled to raise new issues or to adduce further evidence or otherwise to supplement the record of the parties.

Pursuant to Rule 59(1)(a) the intervener shall pay to the appellants and respondents any additional disbursements occasioned to the appellants and respondents by their intervention.

31.5.2006

Before / Devant: DESCHAMPS J.

Motion to extend the time in which to serve and file the application for leave to appeal

Requête en prorogation du délai de signification et de dépôt de la demande d'autorisation d'appel

Dara Wilder

v. (31279)

Her Majesty the Queen (B.C.) (Crim.)

GRANTED / ACCORDÉE

UPON APPLICATION by the applicant for an order, pursuant to Rule 64, extending the time to serve and file an application for leave to appeal;

AND HAVING READ the material filed;

IT IS HEREBY ORDERED THAT:

- 1) The motion of the applicant is granted.
- 2) The application for leave to appeal shall be served and filed within 90 days of this order.

31.5.2006

Before / Devant: LEBEL J.

Order on interventions with respect to oral argument

Ordonnance relatives à la présentation d'une plaidoirie orale par les intervenants

RE: Attorney General of Alberta;
Attorney General of Manitoba;
Attorney General of British Columbia;
Canadian Constitution Foundation;
Consumers' Association of Canada

IN / DANS: Kingstreet Investments Ltd., et al.

v. (31057)

Province of New Brunswick as represented by the Department of Finance, et al. (N.B.)

GRANTED / ACCORDÉES

FURTHER TO THE ORDER of LeBel J. dated May 15, 2006, granting leave to intervene to the Attorney General of Alberta, the Attorney General of Manitoba, the Attorney General of British Columbia, the Canadian Constitution Foundation and the Consumers' Association of Canada;

IT IS HEREBY FURTHER ORDERED THAT the said interveners are each granted permission to present oral argument not exceeding fifteen (15) minutes at the hearing of the appeal.

**NOTICES OF APPEAL FILED SINCE
LAST ISSUE**

**AVIS D'APPEL DÉPOSÉS DEPUIS LA
DERNIÈRE PARUTION**

25.5.2006

Resurface Corp.

v. (31271)

Ralph Robert Hanke

- AND -

Leclair Equipment Ltd.

v. (31271)

Ralph Robert Hanke (Alta.)

(By Leave)

26.5.2006

Stephanie Brenda Bruker

v. (31212)

Jessel (Jason) Benjamin Marcovitz (Que.)

(By Leave)

1.6.2006

Attorney General of British Columbia

v. (31324)

Dugald E. Christie (B.C.)

(By Leave)

17.5.2006

Orchestre Métropolitain du Grand Montréal

c. (31344)

Joseph Rescigno (Qc)

(Leave)

6.6.2006

Nancy Dow

v. (31339)

Town of Oakville (Ont.)

(Leave)

Reasons for judgment are available

Les motifs de jugement sont disponibles

JUNE 9, 2006 / LE 9 JUIN 2006

- 30214 NAV Canada et al. v. International Lease Finance Corp. et al.** (Ont.) (Civil) (By Leave)
- 30729 NAV Canada v. Wilmington Trust Co., et al.** (Que.) (Civil) (By Leave)
- 30730 NAV Canada v. G.I.E. Avions de transport régional, et al.** (Que.) (Civil) (By Leave)
- 30731 NAV Canada, et al. v. Inter-Canadian (1991) Inc., et al.** (Que.) (Civil) (By Leave)
- 30732 NAV Canada, et al. v. Inter-Canadian (1991) Inc., et al.** (Que.) (Civil) (By Leave)
- 30738 Aéroports de Montréal v. Wilmington Trust Co., et al.** (Que.) (Civil) (By Leave)
- 30740 Aéroports de Montréal v. Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., et al.** (Que.) (Civil) (By Leave)
- 30742 Aéroports de Montréal, et al. v. Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., et al.** (Que.) (Civil) (By Leave)
- 30743 Greater Toronto Airports Authority v. Renaissance Leasing Corp., et al.** (Que.) (Civil) (By Leave)
- 30745 Greater Toronto Airports Authority v. Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., et al.** (Que.) (Civil) (By Leave)
- 30749 Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority v. Wilmington Trust Co., et al.** (Que.) (Civil) (By Leave)
- 30750 St. John's International Airport Authority v. Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., et al.** (Que.) (Civil) (By Leave)
- 30751 Charlottetown Airport Authority Inc. v. CCG Trust Corp., et al.** (Que.) (Civil) (By Leave)

2006 SCC 24 / 2006 CSC 24

Coram: McLachlin C.J. and Bastarache, Binnie, LeBel, Deschamps, Fish and Charron JJ.

The appeals and cross-appeals from the judgment of the Court of Appeal for Ontario, Numbers C37425, C37426, C37427, C37429, C37444, C38228, C38229, C38241, dated January 20, 2004, and the appeals from the judgments of the Court of Appeal of Quebec, Numbers 500-09-010326-007, 500-09-010334-001, 500-09-010343-002, 500-09-010344-000, 500-09-010336-006, 500-09-010335-008, 500-09-010328-003, 500-09-010337-004, 500-09-010338-002, 500-09-010333-003, 500-09-010341-006 and 500-09-010339-000, dated November 15, 2004, heard on January 16 and 17, 2006, are decided as follows:

1. The appeals of NAV Canada seeking to hold the respondents liable in their personal/corporate capacity are dismissed;
2. The appeals of NAV Canada and the airport authorities of the dismissal of their seizure and detention applications are allowed and those applications remitted to the respective motions judges to be dealt with in accordance with the reasons of this Court;
3. The orders requiring NAV Canada and the airport authorities to reimburse the respondents for the aircraft detention costs are set aside;

-
4. The appeals of NAV Canada and the Greater Toronto Airports Authority of the ruling that the engine lessors are entitled to repossess the leased engines are allowed.

In other respects, the appeals and cross-appeals are dismissed. Costs are awarded to the appellants in this Court and in the courts below.

Les appels et appels incidents interjetés contre l'arrêt de la Cour d'appel de l'Ontario, numéros C37425, C37426, C37427, C37429, C37444, C38228, C38229, C38241, en date du 20 janvier 2004, et les appels contre les arrêts de la Cour d'appel du Québec, numéros 500-09-010326-007, 500-09-010334-001, 500-09-010343-002, 500-09-010344-000, 500-09-010336-006, 500-09-010335-008, 500-09-010328-003, 500-09-010337-004, 500-09-010338-002, 500-09-010333-003, 500-09-010341-006 et 500-09-010339-000, en date du 15 novembre 2004, entendus les 16 et 17 janvier 2006, sont tranchés de la manière suivante :

1. Les appels de NAV Canada visant à faire reconnaître la responsabilité personnelle des intimées sont rejetés;
2. Les appels formés par NAV Canada et les administrations aéroportuaires contre le rejet de leurs demandes de saisie et de rétention sont accueillis et ces demandes sont renvoyées aux juges des requêtes respectifs pour qu'ils les tranchent conformément aux motifs de cette Cour;
3. Les ordonnances enjoignant NAV Canada et les administrations aéroportuaires de défrayer les intimées des coûts afférents à la rétention des aéronefs sont annulées;
4. Les appels formés par NAV Canada et la Greater Toronto Airports Authority contre la décision portant que les locateurs de moteurs ont le droit de reprendre possession des moteurs loués sont accueillis.

Pour le reste, les appels et appels incidents sont rejetés. Les appelantes ont droit aux dépens devant notre Cour et les juridictions inférieures.

NAV Canada et al. v. International Lease Finance Corp. et al. (Ont.) (30214)
NAV Canada v. Wilmington Trust Co., et al. (Que.) (30729)
NAV Canada v. G.I.E. Avions de transport régional, et al. (Que.) (30730)
NAV Canada, et al. v. Inter-Canadian (1991) Inc., et al. (Que.) (30731)
NAV Canada, et al. v. Inter-Canadian (1991) Inc., et al. (Que.) (30732)
Aéroports de Montréal v. Wilmington Trust Co., et al. (Que.) (30738)
Aéroports de Montréal v. Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., et al. (Que.) (30740)
Aéroports de Montréal, et al. v. Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., et al. (Que.) (30742)
Greater Toronto Airports Authority v. Renaissance Leasing Corp., et al. (Que.) (30743)
Greater Toronto Airports Authority v. Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., et al. (Que.) (30745)
Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority v. Wilmington Trust Co., et al. (Que.) (30749)
St. John's International Airport Authority v. Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., et al. (Que.) (30750)
Charlottetown Airport Authority Inc. v. CCG Trust Corp., et al. (Que.) (30751)
Indexed as: Canada 3000 Inc., Re; Inter-Canadian (1991) Inc. (Trustee of) /
Répertorié : Canada 3000 Inc., Re; Inter-Canadien (1991) Inc. (Syndic de)
Neutral citation: 2006 SCC 24. / Référence neutre : 2006 CSC 24.
Hearing: January 16, 2006 / Judgment: June 9, 2006
Audition : Le 16 janvier 2006 / Jugement : Le 9 juin 2006

Present: McLachlin C.J. and Bastarache, Binnie, LeBel, Deschamps, Fish and Charron JJ.

Transportation law — Airports — Seizure and detention of aircraft — Airlines operating fleets of aircraft under leasing agreements with legal titleholders — Airlines, registered owners of aircraft, incurring charges for civil air navigation and airport services — Service providers applying to superior court judge for authorization, pursuant to s. 9 of Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act and s. 56 of Civil Air Navigation Services Commercialization Act, to seize and detain aircraft operated by airlines for unpaid charges incurred prior to airlines' bankruptcies — Whether titleholders' right to repossess leased aircraft should take priority over service providers' seize and detain orders — Whether titleholders liable to service providers for unpaid charges — Whether seize and detain orders can be exercised against security posted by titleholders in substitution for aircraft — Whether lessors of engines attached to detained aircraft entitled to repossess engines — Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act, S.C. 1992, c. 5, s. 9 — Civil Air Navigation Services Commercialization Act, S.C. 1996, c. 20, ss. 55, 56.

Legislation — Interpretation — Contextual interpretation — Owner of aircraft — Whether word “owner” in s. 55 of Civil Air Navigation Services Commercialization Act includes legal titleholders of aircraft — Civil Air Navigation Services Commercialization Act, S.C. 1996, c. 20, s. 55.

An airline in the modern era may consist of little more than a name, with its aircraft leased, its suppliers on week to week contracts and even its reservation and yield management systems outsourced to one of the global service providers such as Sabre or Galileo. Start-ups are relatively easy, balance sheets are often thin, and failure can be quick and (to outsiders) unexpected. Yet privatized Canadian airports and NAV Canada (the privatized civil air navigation service) are obliged by statute to provide service even to financially troubled airline operators. When an operator collapses leaving unpaid bills for airport charges and air navigation services, the question becomes: who takes the financial loss, the people who ultimately own the leased aircraft or the people who were obliged to (and did) provide the airport and navigation services?

Before going bankrupt, the airline companies Canada 3000 and Inter-Canadian operated their fleets of aircraft under leasing agreements with the respondent legal titleholders and were the registered owners of the aircraft under the *Aeronautics Act*. These airlines incurred approximately \$33.75 million in charges for civil air navigation and airport services provided by NAV Canada and the airport authorities pursuant to the *Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act* (“*Airports Act*”) and the *Civil Air Navigation Services Commercialization Act* (“*CANSCA*”).

The Collapse of Canada 3000

In November 2001, Canada 3000 applied for protection under the *Companies' Creditors Arrangements Act* (“*CCAA*”). NAV Canada and the airport authorities applied to a judge of the Ontario Superior Court of Justice, under s. 56

of *CANSCA* and s. 9 of the *Airports Act*, for authorization to seize and detain certain aircraft operated by the airline. The judge released the aircraft on the posting of security by the legal titleholders and later dismissed the seizure and detention motions, holding that the provisions in question of *CANSCA* and the *Airports Act* did not give the authorities priority over the rights of the legal titleholders to repossess the aircraft. He also held that the titleholders were not jointly and severally liable for the charges owed to NAV Canada under s. 55 of *CANSCA*, since they were not “owners” within the meaning of the Act. The majority of the Court of Appeal upheld the motions judge’s decision.

The Collapse of Inter-Canadian

In December 1999, the airport authorities and NAV Canada obtained, pursuant to s. 56 of *CANSCA* and s. 9 of the *Airports Act*, an order of the Quebec Superior Court to seize and detain a number of aircraft operated by Inter-Canadian. The airline was subsequently deemed to have made an assignment in bankruptcy. Faced with the legal titleholders’ claims that they were entitled to repossess the aircraft, the trustee in bankruptcy applied to the Superior Court for directions. The judge allowed a motion to release the aircraft in exchange for security. He later held that the legal titleholders were jointly and severally liable for the amounts owing. The majority of the Court of Appeal overturned the motions judge’s ruling, concluding that the lessors’ right to repossession took priority and that the legal titleholders were entitled to the return of their aircraft free and clear of the unpaid charges.

Held: The appeals should be allowed in part. The cross-appeals should be dismissed.

This case is from first to last an exercise in statutory interpretation, and the issues of interpretation are closely tied to context. Prior to *CANSCA* and the *Airports Act*, civil air navigation and airport services were provided by the federal government. Under the current legislative scheme, the privatized NAV Canada and airport authorities operate as self-funded corporations that provide services on the basis of a cost-based tariff fixed by government regulation. They cannot withhold airport or navigation services even from an obviously failing airline. At the time the measures in question here were enacted, airline insolvencies and bankruptcies had become a fact of life throughout the airline industry. The legislative scheme shows that Parliament fully appreciated that in dealing with aircraft flown in and out of jurisdictions under complex leasing arrangements, the only effective collection scheme would be to render the aircraft themselves available for seizure, and thereafter to let those interested in them resolve their dispute about where the money should come from to pay the debts due to the service providers. [36-39]

No Joint and Several Liability for Charges for Air Navigation Services

The appeals are dismissed with respect to NAV Canada’s claim that the legal titleholders are jointly and severally liable for outstanding civil air navigation charges incurred by the registered owners and operators of the failed airlines, since the legal titleholders are not “owners” within the meaning of s. 55 of *CANSCA*. It is clear from the statutory scheme and the legislative record that Parliament intended to create a “user pay” system for civil air navigation services, and that the only “users” of those services within the contemplation of the Act are the airlines. While in some contexts the meaning of “owner” could include legal titleholders, a purposive interpretation of s. 55 excludes them. The definition of “owner” in s. 55(2) lists only persons in possession or legal custody and control of the aircraft. Section 55(1) should be similarly construed. Interpreting the list in s. 55(2) as exhaustive of ownership for the purposes of s. 55(1) is consistent with the rest of the statutory scheme governing aeronautics, the legislative history, and conforms with common sense. If NAV Canada’s interpretation of s. 55 were correct, it would mean that a seizure and detention order issued in respect of Canada 3000’s unpaid user charges could in theory attach not only to a legal titleholder’s aircraft leased to Canada 3000, but also to any other aircraft to which that lessor holds title, including aircraft leased to other airlines. Moreover, to interpret “owner” as argued by NAV Canada would give preference to the ambiguous English text of s. 55 over the relatively clear French provision. A restrictive interpretation of “owner” is consistent with the policy and practice throughout the federal aeronautics scheme where the term “owner” is used to refer to the person in legal custody and control of the aircraft, not the legal titleholder. In enacting *CANSCA*, Parliament intended not to replace or override the existing regulatory framework but rather to fit cohesively within it. [41-61]

The Seizure and Detention Remedy

Although the legal titleholders are not directly liable for the charges due to the service providers, NAV Canada and the airport authorities were entitled, to orders seizing and detaining the aircraft pursuant to s. 56 of *CANSCA* and s. 9 of the *Airports Act*, and are entitled now to have their claims (as assessed by the motions judges) satisfied out of the security posted in substitution for the aircraft. Whereas s. 55 of *CANSCA* identifies a group of persons who are made legally liable for the amounts owing, the detention remedy set out in s. 9 of the *Airports Act* and s. 56 of *CANSCA* has a different focus. This court-granted remedy entitles the authorities to possess the aircraft until the debt is paid or security furnished. It does not confer any interest in the beneficial ownership of the aircraft, and it cannot be circumvented by a leasing arrangement made between an airline and an aircraft lessor. Since ss. 9(1) and 56(1) do not distinguish between the unpaid charges accumulated by specific aircraft operated by a defaulting owner or operator, the amount in respect of which the seizure of each aircraft is made is the entire amount owed by that registered owner or operator. There is no limitation of debts on an aircraft by aircraft basis. [9-10] [62-75] [85-86]

Much of the potential unfairness complained of by the legal titleholders in the operation of the detention remedy can adequately be addressed by the motions judge. The right to seize and detain is not automatic. It requires a prior court authorization which may be subject to such terms as the court considers necessary. The court also has a discretion to limit the duration of the remedy by requiring the applicable authority to release a detained aircraft from detention prior to payment of the amount with respect to which the seizure was made. In any event, an authority that obtains an order is required to release a detained aircraft upon payment of the outstanding charges, or upon the provision of acceptable security therefor. Parliament has thus left the door open for the motions judge to work out an arrangement that is fair and reasonable to all concerned provided that the object and purpose of the remedy (to ensure the unpaid user fees are paid) is fulfilled. [73] [92]

The legal titleholders are sophisticated corporate players and are well versed in the industry in which they have chosen to invest. Since they can select which airlines they are prepared to deal with and negotiate appropriate security arrangements as part of their lease transactions, they are in a better position to protect themselves against this type of loss than are the airport authorities and NAV Canada. [71-72]

The intervention of bankruptcy proceedings in both Quebec and Ontario created procedural complications. In the case of *Inter-Canadian*, the detention remedies were applied for well before the assignment in bankruptcy. In the case of *Canada 3000*, the detention remedies were applied for while the *CCAA* stay was in effect and *Canada 3000* remained the registered owner of the aircraft in question. In neither case did the aircraft become part of the bankrupt estate (because ultimate ownership was in the legal titleholder). The aircraft were legitimate targets of the detention remedies as they were still sitting on a Canadian airport tarmac and were still “owned or operated” (within the meaning of the relevant statutes) by the airlines at the relevant date. Given the authority to charge interest, the interest continues to run to the first of the date of payment, the posting of security or the bankruptcy. [77] [96]

In the proceedings involving *Inter-Canadian* it was not necessary for the Quebec Superior Court judge to resort to provincial law or, more specifically, to the *Civil Code of Québec*. The *Aeronautics Act*, the *Airports Act*, and *CANSCA* are federal statutes that create a unified aeronautics regime. Parliament endeavoured to create a comprehensive remedy that would be applicable across the country and would not vary from one province to another. This uniformity is especially vital since aircraft are highly mobile and move easily across jurisdictions. [79]

Two of the respondents leased to *Canada 3000* the engines attached to two of the aircraft which, when seized, were airworthy. For the present purposes, the engines are part of the aircraft in respect of which charges were incurred and that are the subject of the detention. The *Aeronautics Act* does not envisage the dismantling of the aircraft (and thus of its value as security) on the tarmac. [87-89]

APPEALS and CROSS-APPEALS from a judgment of the Ontario Court of Appeal (Abella and Cronk JJ.A. and Juriansz J. (*ad hoc*)) (2004), 69 O.R. (3d) 1, 235 D.L.R. (4th) 618, 183 O.A.C. 201, 3 C.B.R. (5th) 207, [2004] O.J. No. 141 (QL), affirming in part a decision of Ground J. (2002), 33 C.B.R. (4th) 184, 5 P.P.S.A.C. (3d) 272, [2002] O.J. No. 1775 (QL). Appeals allowed in part and cross-appeals dismissed.

APPEALS from judgments of the Quebec Court of Appeal (Nuss, Pelletier and Morissette J.J.A.), [2004] R.J.Q. 2996, 247 D.L.R. (4th) 503, J.E. 2004-2186, [2004] Q.J. No. 11921 (QL), [2004] Q.J. No. 11922 (QL), [2004] Q.J. No. 11923 (QL), [2004] Q.J. No. 11924 (QL), [2004] Q.J. No. 11925 (QL), [2004] Q.J. No. 11926 (QL), [2004] Q.J. No. 11927 (QL), [2004] Q.J. No. 11928 (QL), [2004] Q.J. No. 11930 (QL), [2004] Q.J. No. 11932 (QL), [2004] Q.J. No. 11933 (QL), [2004] Q.J. No. 11961 (QL), reversing, in whole or in part, decisions of Tremblay J., [2000] R.J.Q. 2935, J.E. 2000-2198, [2000] Q.J. No. 4959 (QL), [2000] Q.J. No. 4996 (QL), [2000] Q.J. No. 5004 (QL), [2000] Q.J. No. 5005 (QL), [2000] Q.J. No. 5007 (QL), [2000] Q.J. No. 5009 (QL), [2000] Q.J. No. 7118 (QL). Appeals allowed in part.

Clifton P. Prophet and Eric Wredenhagen, for NAV Canada (30214).

Lyndon A. J. Barnes and Jean-Marc Leclerc, for Greater Toronto Airports Authority (30214).

John T. Porter and Alan B. Merskey, for Winnipeg Airports Authority Inc., Halifax International Airport Authority, Edmonton Regional Airports Authority, Calgary Airport Authority, Aéroports de Montréal, Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority, Vancouver International Airport Authority and St. John's International Airport Authority (30214).

Richard A. Conway, David P. Chernos, Linda M. Plumpton and Jana N. Stettner, for International Lease Finance Corporation, Hyr Här I Sverige Kommanditbolag, IAI X Inc., Triton Aviation International LLC, Sierra Leasing Limited, ACG Acquisition XXV LLC, ILFC International Lease Finance Canada Ltd. and U.S. Airways Inc. (30214).

Christopher W. Besant and Joseph J. Bellissimo, for G.E. Capital Aviation Services Inc., as Agent and Manager for Polaris Holding Company and AFT Trust-Sub I, Pegasus Aviation Inc., and PALS I Inc. (30214).

Barbara L. Grossman and Christopher D. Woodbury, for Ansett Worldwide Aviation, U.S.A., and MSA V (30214).

Kenneth D. Kraft, for RRP Engine Leasing Limited and Flight Logistics Inc. (30214).

Pamela L.J. Huff and Jill Lawrie, for C.I.T. Leasing Corporation and NBB-Royal Lease Partnership One (30214).

Written submissions only by *Craig J. Hill and Roger Jaipargas*, for GATX/CL Air Leasing Cooperative Association (30214).

Michel G. Ménard, for NAV Canada (30729, 30730, 30731, 30732).

Richard L. Desgagnés and Véronique E. Marquis, for Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority, St-John's International Airport Authority and Charlottetown Airport Authority Inc. (30731, 30732, 30742, 30749, 30750, 30751).

Gerald N. Apostolatos, for Aéroports de Montréal (30731, 30732, 30738, 30740, 30742).

Sandra Abitan, David Tardif-Latourelle and Allon Pollack, for Greater Toronto Airports Authority (30731, 30732, 30742, 30743, 30745).

Bertrand Giroux, Markus Koehnen, Jeff Gollob, Jason Murphy, Jean-Yves Fortin and Geneviève Bergeron, for Wilmington Trust Company, Wilmington Trust Corporation, Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, G.I.E. Avions de transport régional and ATR Marketing Inc. (30729, 30730, 30731, 30732, 30738, 30740, 30742, 30743, 30745, 30749, 30750).

Pierre Bourque and Eugene Czolij, for Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., Canada Life Assurance Company and CCG Trust Corporation (30740, 30742, 30745, 30750, 30751).

No one appeared for Canadian Imperial Bank of Commerce, Inter-Canadian (1991) Inc., Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc., Greater London International Airport Authority, Saint John Airport Inc., Canadian Regional Airlines Ltd. and Canadian Regional (1998) Ltd.

Solicitors for NAV Canada (30214): Gowling Lafleur Henderson, Toronto.

Solicitors for Greater Toronto Airports Authority (30214): Osler Hoskin & Harcourt, Toronto.

Solicitors for Winnipeg Airports Authority Inc., Halifax International Airport Authority, Edmonton Regional Airports Authority, Calgary Airport Authority, Aéroports de Montréal, Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority, Vancouver International Airport Authority and St. John's International Airport Authority (30214): Ogilvy Renault, Toronto.

Solicitors for International Lease Finance Corporation, Hyr Här I Sverige Kommanditbolag, IAI X Inc., Triton Aviation International LLC, Sierra Leasing Limited, ACG Acquisition XXV LLC, ILFC International Lease Finance Canada Ltd. and U.S. Airways Inc. (30214): Torys, Toronto.

Solicitors for G.E. Capital Aviation Services Inc., as Agent and Manager for Polaris Holding Company and AFT Trust-Sub I, Pegasus Aviation Inc., and PALS I Inc. (30214): Cassels Brock & Blackwell, Toronto.

Solicitors for Ansett Worldwide Aviation, U.S.A., and MSA V (30214): Fraser Milner Casgrain, Toronto.

Solicitors for RRPf Engine Leasing Limited (30214): Heenan Blaikie, Toronto.

Solicitors for Flight Logistics Inc. (30214): Morrison Brown Sosnovitch, Toronto.

Solicitors for C.I.T. Leasing Corporation and NBB-Royal Lease Partnership One (30214): Blake Cassels & Graydon, Toronto.

Solicitors for GATX/CL Air Leasing Cooperative Association (30214): Borden Ladner Gervais, Toronto.

Solicitors for NAV Canada (30729, 30730, 30731, 30732): Lapointe Rosenstein, Montréal.

Solicitors for Ottawa MacDonald-Cartier International Airport Authority, St-John's International Airport Authority and Charlottetown Airport Authority Inc. (30731, 30732, 30742, 30749, 30750, 30751): Ogilvy Renault, Montréal.

Solicitors for Aéroports de Montréal (30731, 30732, 30738, 30740, 30742): Langlois Kronström Desjardins, Montréal.

Solicitors for Greater Toronto Airports Authority (30731, 30732, 30742, 30743, 30745): Osler Hoskin & Harcourt, Montréal.

Solicitors for Wilmington Trust Company, Wilmington Trust Corporation, Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, G.I.E. Avions de transport régional and ATR Marketing Inc., (30729, 30730, 30731, 30732, 30738, 30740, 30742, 30743, 30745, 30749, 30750): Brouillette Charpentier Fortin, Montréal.

Solicitors for Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., Canada Life Assurance Company and CCG Trust Corporation (30740, 30742, 30745, 30750, 30751): Desjardins Ducharme Stein Monast, Montréal.

Solicitors for Canadian Imperial Bank of Commerce (30214): Blake Cassels & Graydon, Toronto.

Solicitors for Inter-Canadian (1991) Inc. and Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc. (30730, 30731, 30732, 30738, 30740, 30742, 30743, 30745, 30749, 30750, 30751): Kugler Kandestin, Montréal.

Solicitors for Greater London International Airport Authority and Saint John Airport Inc. (30742): Ogilvy Renault, Montréal.

Solicitors for Canadian Regional Airlines Ltd. and Canadian Regional (1998) Ltd. (30742): Fraser Milner Casgrain, Montréal.

Présents : La juge en chef McLachlin et les juges Bastarache, Binnie, LeBel, Deschamps, Fish et Charron.

Droit des transports — Aéroports — Saisie et rétention d'aéronefs — Transporteurs aériens exploitant leur flotte d'aéronefs en vertu de conventions de bail conclues avec les propriétaires en titre — Redevances pour les services d'aéroports et de navigation aérienne civile imposées aux transporteurs aériens propriétaires enregistrés des aéronefs — Fournisseurs de services demandant à un juge de la Cour supérieure, en vertu de l'art. 9 de la Loi relative aux cessions d'aéroports et de l'art. 56 de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile, l'autorisation de saisir et de retenir les aéronefs utilisés par les transporteurs aériens pour recouvrer les redevances en souffrance imposées avant la faillite des transporteurs aériens — Le droit des propriétaires en titre de reprendre possession de leurs aéronefs loués a-t-il préséance sur les ordonnances de saisie et de rétentions accordées aux fournisseurs de services? — Les propriétaires en titre sont-ils tenus au paiement des redevances dues aux fournisseurs de services? — Les ordonnances de saisie et de rétention peuvent-elles être exécutées sur les sûretés remises par les propriétaires en titre et substituées aux aéronefs? — Les locuteurs de moteurs installés dans les aéronefs saisis ont-ils droit de reprendre possession de leurs moteurs? — Loi relative aux cessions d'aéroports, L.C. 1992, ch. 5, art. 9 — Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile, L.C. 1996, ch. 20, art. 55, 56.

Législation — Interprétation — Interprétation contextuelle — Propriétaire d'aéronefs — Le mot « propriétaire » à l'art. 55 de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile englobe-t-il les propriétaires en titre des aéronefs? — Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile, L.C. 1996, ch. 20, art. 55.

Un transporteur aérien de l'ère moderne peut n'avoir guère plus qu'un nom, avec des aéronefs loués, des contrats d'approvisionnement renouvelés de semaine en semaine et même des systèmes de réservation et de gestion de la recette unitaire confiés à des fournisseurs mondiaux de services comme Sabre ou Galileo. Le démarrage est relativement facile, les bilans sont souvent maigres et l'échec peut survenir abruptement et (vu de l'extérieur) sans avertissement. Mais les aéroports canadiens privatisés et NAV Canada (le service de navigation aérienne civile privatisé) sont légalement tenus de fournir leurs services même à des transporteurs aériens en difficultés financières. L'effondrement d'un transporteur aérien qui laisse impayés des redevances d'aéroport et des services de navigation aérienne soulève la question de savoir qui assume la perte financière, les personnes qui sont en définitive propriétaires des aéronefs loués ou les personnes tenues de fournir les services d'aéroport et de navigation (et qui les ont fournis)?

Avant de faire faillite, les sociétés de transport aérien Canada 3000 et Inter-Canadien exploitaient leurs flottes d'aéronefs en vertu de conventions de bail passées avec les propriétaires en titre intimées et étaient propriétaires enregistrées des aéronefs sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*. Ces transporteurs aériens devaient environ 33,75 millions de dollars en redevances pour des services de navigation aérienne civile et des services aéroportuaires fournis par NAV Canada et les administrations aéroportuaires en vertu de la *Loi relative aux cessions d'aéroports* (la « LAC ») et de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* (la « LCSNAC »).

L'effondrement de Canada 3000

En novembre 2001, Canada 3000 s'est prévalu de la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, (la « LACC »). NAV Canada et les administrations aéroportuaires ont demandé à un juge de la Cour supérieure de justice de l'Ontario, en vertu de l'art. 56 de la LCSNAC et de l'art. 9 de la LAC, l'autorisation de

saisir et de retenir certains aéronefs utilisés par ce transporteur aérien. Le juge a ordonné mainlevée de la saisie des aéronefs contre la remise d'une sûreté par les propriétaires en titre et a plus tard rejeté les requêtes en saisie et en rétention, statuant que les dispositions en question de la *LCSNAC* et de la *LAC* n'accordaient pas aux administrations un droit ayant préséance sur les droits des propriétaires en titre de reprendre possession des aéronefs. Il a aussi conclu que sous le régime de l'art. 55 de la *LCSNAC*, les propriétaires en titre n'étaient pas tenus solidairement au paiement des redevances dues à NAV Canada puisqu'ils n'étaient pas les « propriétaires » au sens de cette Loi. La Cour d'appel de l'Ontario à la majorité a maintenu la décision du juge des requêtes.

L'effondrement d'Inter-Canadien

En décembre 1999, les administrations aéroportuaires et NAV Canada ont obtenu de la Cour supérieure du Québec, aux termes de l'art. 56 de la *LCSNAC* et de l'art. 9 de la *LAC*, une ordonnance autorisant la saisie et la rétention d'un certain nombre d'aéronefs utilisés par Inter-Canadien. Le transporteur aérien a par la suite été déclaré en faillite. Confronté aux demandes de reprise de possession des aéronefs que lui présentaient les propriétaires en titre, le syndic de faillite s'est adressé à la Cour supérieure pour obtenir des directives. Le juge a accueilli une demande de mainlevée de la saisie des aéronefs contre la remise d'une sûreté. Il a plus tard statué que les propriétaires en titre étaient tenus solidairement au paiement des sommes dues. La Cour d'appel à la majorité a infirmé la décision du juge des requêtes, concluant que le droit des locataires à la reprise de possession avait préséance et que les propriétaires en titre avaient droit à ce que les aéronefs leurs soient remis sans qu'ils n'aient à payer les redevances dues.

Arrêt : Les pourvois sont accueillis en partie. Les pourvois incidents sont rejetés.

La présente espèce est de bout en bout un exercice d'interprétation des lois, et les questions d'interprétation sont étroitement liées au contexte. Avant l'entrée en vigueur de la *LCSNAC* et de la *LCA*, c'est le gouvernement fédéral qui assurait les services aéroportuaires et de navigation aérienne civile. Suivant le régime législatif maintenant en vigueur, NAV Canada et les administrations aéroportuaires issues de la privatisation s'autofinancent et offrent leurs services au tarif fixé par règlement et établi en fonction des coûts. Elles ne peuvent refuser leurs services aéroportuaires ou de navigation aérienne même à un transporteur aérien clairement au bord de la déconfiture. Au moment où le législateur a adopté les mesures en cause, les cas de transporteurs aériens insolubles ou en faillite étaient monnaie courante dans l'industrie du transport aérien. Le régime législatif montre que le législateur était pleinement conscient que, s'agissant d'aéronefs dont l'exploitation transcende les frontières et obéit à des baux complexes, le seul mode de perception efficace consistait à rendre les aéronefs eux-mêmes saisissables et à laisser ensuite les divers intéressés résoudre leur différend sur la question de savoir qui devrait payer les sommes dues aux fournisseurs de services. [36-39]

Les propriétaires en titre ne sont pas tenus solidairement au paiement des redevances pour les services de navigation aérienne

Les pourvois sont rejetés en ce qui concerne la prétention de NAV Canada suivant laquelle les propriétaires en titre sont solidairement tenus de payer les redevances en souffrance pour les services de navigation aérienne civile imposées aux propriétaires enregistrés et usagers des transporteurs aériens défaillants, puisque ces propriétaires en titre ne sont pas des « propriétaires » au sens de l'art. 55 de la *LCSNAC*. Le régime et l'historique législatifs indiquent clairement que le législateur a voulu instituer un système d'« utilisateur-payeur » en matière de services de navigation aérienne civile, et que les seuls « usagers » de ces services visés par la loi sont les transporteurs aériens. Si, dans certains contextes, le mot « propriétaire » peut inclure le propriétaire en titre, ce dernier est exclu par une interprétation téléologique de l'art. 55. La définition de « propriétaire » au par. 55(2) énumère uniquement les personnes qui ont l'aéronef en leur possession ou qui en ont la garde et la responsabilité légales. Le par. 55(1) devrait s'interpréter de la même manière. Il est conforme au reste du régime législatif en matière d'aéronautique, à l'historique législatif et au bon sens de voir une liste exhaustive dans l'énumération faite au par. 55(2) pour l'application du par. 55(1). Si l'interprétation de l'art. 55 proposée par NAV Canada était correcte, cela signifierait qu'une ordonnance de saisie et de rétention rendue relativement aux redevances d'utilisation dues par Canada 3000 pourrait en théorie s'appliquer non seulement aux aéronefs d'un propriétaire en titre loués à Canada 3000 mais aussi à tout autre appareil appartenant à ce locateur, y compris aux aéronefs loués à d'autres transporteurs aériens. En outre, l'interprétation du mot « propriétaire » que propose NAV Canada privilégierait la version anglaise ambiguë de l'art. 55 à la version française relativement claire. Une interprétation restrictive de « propriétaire » est compatible en principe et en pratique avec tout le régime fédéral en matière

d'aéronautique, où ce mot renvoie à la personne qui a la garde et la responsabilité légales de l'aéronef, non au propriétaire en titre. Lorsqu'il a adopté la *LCSNAC*, le législateur ne voulait pas que cette Loi remplace ou écarte le cadre réglementaire en place mais plutôt qu'elle s'y insère de façon cohérente. [41-66]

Le recours en saisie et en rétention

Même si les propriétaires en titre ne sont pas directement tenus au paiement des redevances dues aux fournisseurs de services, NAV Canada et les administrations aéroportuaires avaient droit à des ordonnances de saisie et de rétention des aéronefs aux termes de l'art. 56 de la *LCSNAC* et de l'art. 9 de la *LAC*, et elles ont maintenant droit à ce que les sommes dues (déterminées par les juges des requêtes) leurs soient payées sur les sûretés substituées aux aéronefs. Alors que l'art. 55 de la *LCSNAC* indique un groupe de personnes tenues légalement responsables du paiement des redevances dues, le recours en rétention qu'offrent l'art. 9 de la *LAC* et l'art. 56 de la *LCSNAC* vise un autre objet. Ce recours judiciaire donne aux administrations un droit à la prise de possession de l'aéronef jusqu'au paiement de la dette ou au dépôt d'une sûreté. Il ne confère aucun droit de propriété bénéficiaire sur l'aéronef, et les baux entre transporteurs aériens et locateurs d'avions ne peuvent le contourner. Puisque les par. 9(1) et 56(1) ne font pas de distinction en fonction des redevances accumulées à l'égard de chaque aéronef d'un propriétaire enregistré ou utilisateur défaillant, la dette à l'égard de laquelle la saisie est pratiquée est le montant total dû par ce propriétaire enregistré ou utilisateur. Il n'y a pas de fractionnement de la dette aéronef par aéronef. [9-10] [62-75] [85-86]

Le juge des requêtes peut adéquatement examiner bon nombre des possibles effets injustes du recours dont se plaignent les propriétaires en titre. Le droit de saisie et de rétention n'est pas automatique. Il doit être autorisé par la cour qui peut l'assujettir aux conditions qu'elle estime nécessaires. Le tribunal peut aussi limiter la durée de la saisie en ordonnant à l'autorité en cause de donner mainlevée avant le paiement de la somme pour laquelle l'aéronef avait été saisi. En tout état de cause, une administration qui obtient une ordonnance autorisant la rétention est tenue de donner mainlevée sur paiement des redevances en souffrance ou contre remise d'une garantie satisfaisante. Le législateur a ainsi donné au juge des requêtes la latitude nécessaire pour élaborer des solutions justes et raisonnables pour toutes les parties en cause, dans la mesure où elles sont compatibles avec la réalisation de l'objet et de l'esprit du recours (assurer le paiement des redevances dues). [73] [92]

Les propriétaires en titre sont des entreprises bien informées et bien au fait de l'industrie dans laquelle elles ont choisi d'investir. Puisqu'elles sont en mesure de choisir les transporteurs aériens avec lesquels elles sont disposées à traiter et d'inclure des garanties acceptables dans les baux qu'elles négocient, elles peuvent mieux se protéger contre les pertes de ce genre que les administrations aéroportuaires ou NAV Canada. [71-72]

Les procédures de faillite tant au Québec qu'en Ontario ont engendré des complications procédurales. Dans le cas d'Inter-Canadien, les recours en rétention ont été entamés bien avant la cession de faillite. Dans le cas de Canada 3000, les recours en rétention ont été entamés au cours de la période de suspension ordonnée en application de la *LACC* et Canada 3000 est demeurée propriétaire enregistrée des aéronefs en question. Dans les deux cas, les aéronefs n'ont jamais fait partie de l'avoir de la faillie (parce que le titre de propriété appartenait aux propriétaires en titre). Les aéronefs pouvaient légitimement être visés par le recours en rétention puisqu'ils se trouvaient encore sur le tarmac d'un aéroport au Canada et que les transporteurs aériens en étaient encore « propriétaires ou usagers » (au sens des lois en cause) aux dates pertinentes. Vu l'existence du pouvoir d'exiger des intérêts, les intérêts courent jusqu'à la date du paiement des redevances, de la remise d'une sûreté ou de la faillite, selon celui de ces événements qui survient en premier. [77] [96]

Dans les procédures mettant en cause Inter-Canadien, il n'était pas nécessaire que le juge de la Cour supérieure du Québec ait recours au droit provincial ou, plus précisément, au *Code civil du Québec*. La *Loi sur l'aéronautique*, la *LCA* et la *LCSNAC* sont des lois fédérales qui établissent un régime unifié en matière d'aéronautique. Le législateur a voulu constituer un recours exhaustif qui s'appliquerait dans tout le pays de façon uniforme d'une province à l'autre. Cette uniformité est d'autant plus essentielle que l'extrême mobilité des aéronefs leur permet de passer facilement d'un territoire à l'autre. [79]

Deux des intimées ont donné à bail à Canada 3000 les moteurs installés dans deux des aéronefs qui, au moment de la saisie, étaient en bon état de vol. Pour les besoins de la présente espèce, les moteurs sont des composantes des

aéronefs à l'égard desquels des redevances ont été imposées et qui sont visés par la rétention. La *Loi sur l'aéronautique* n'envisage pas le démontage des appareils sur le tarmac (et, par conséquent, le morcellement de leur valeur en tant que garantie). [87-89]

POURVOIS et POURVOIS INCIDENTS contre un arrêt de la Cour d'appel de l'Ontario (les juges Abella et le juge Juriansz (*ad hoc*)) (2004), 69 O.R. (3d) 1, 235 D.L.R. (4th) 618, 183 O.A.C. 201, 3 C.B.R. (5th) 207, [2004] O.J. No. 141 (QL), qui a confirmé en partie un jugement du juge Ground (2002), 33 C.B.R. (4th) 184, 5 P.P.S.A.C. (3d) 272, [2002] O.J. No. 1775 (QL). Pourvois accueillis en partie et pourvois incidents rejetés.

POURVOIS contre des arrêts de la Cour d'appel du Québec (les juges Nuss, Pelletier et Morissette), [2004] R.J.Q. 2996, 247 D.L.R. (4th) 503, J.E. 2004-2186, [2004] J.Q. n° 11921 (QL), [2004] J.Q. n° 11922 (QL), [2004] J.Q. n° 11923 (QL), [2004] J.Q. n° 11924 (QL), [2004] J.Q. n° 11925 (QL), [2004] J.Q. n° 11926 (QL), [2004] J.Q. n° 11927 (QL), [2004] J.Q. n° 11928 (QL), [2004] J.Q. n° 11930 (QL), [2004] J.Q. n° 11932 (QL), [2004] J.Q. n° 11933 (QL), [2004] J.Q. n° 11961 (QL), qui a infirmé, complètement ou en partie, des jugements du juge Tremblay, [2000] R.J.Q. 2935, J.E. 2000-2198, [2000] J.Q. n° 4959 (QL), [2000] J.Q. n° 4996 (QL), [2000] J.Q. n° 5004 (QL), [2000] J.Q. n° 5005 (QL), [2000] J.Q. n° 5007 (QL), [2000] J.Q. n° 5009 (QL), [2000] J.Q. n° 7118 (QL). Pourvois accueillis en partie.

Clifton P. Prophet et Eric Wredenhagen, pour NAV Canada (30214).

Lyndon A. J. Barnes et Jean-Marc Leclerc, pour Greater Toronto Airports Authority (30214).

John T. Porter et Alan B. Merskey, pour Winnipeg Airports Authority Inc., Halifax International Airport Authority, Edmonton Regional Airports Authority, Calgary Airport Authority, Aéroports de Montréal, Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority, Vancouver International Airport Authority et St. John's International Airport Authority (30214).

Richard A. Conway, David P. Chernos, Linda M. Plumpton et Jana N. Stettner, pour International Lease Finance Corporation, Hyr Här I Sverige Kommanditbolag, IAI X Inc., Triton Aviation International LLC, Sierra Leasing Limited, ACG Acquisition XXV LLC, ILFC International Lease Finance Canada Ltd. et U.S. Airways Inc. (30214).

Christopher W. Besant et Joseph J. Bellissimo, pour G.E. Capital Aviation Services Inc., en qualité de mandataire et gestionnaire de Polaris Holding Company et AFT Trust-Sub I, Pegasus Aviation Inc., et PALS I Inc. (30214).

Barbara L. Grossman et Christopher D. Woodbury, pour Ansett Worldwide Aviation, U.S.A., et MSA V (30214).

Kenneth D. Kraft, pour RRP Engine Leasing Limited et Flight Logistics Inc. (30214).

Pamela L.J. Huff et Jill Lawrie, pour C.I.T. Leasing Corporation et NBB-Royal Lease Partnership One (30214).

Argumentation écrite seulement par *Craig J. Hill et Roger Jaipargas*, pour GATX/CL Air Leasing Cooperative Association (30214).

Michel G. Ménard, pour NAV Canada (30729, 30730, 30731, 30732).

Richard L. Desgagnés et Véronique E. Marquis, pour Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority, St-John's International Airport Authority et Charlottetown Airport Authority Inc. (30731, 30732, 30742, 30749, 30750, 30751).

Gerald N. Apostolatos, pour Aéroports de Montréal (30731, 30732, 30738, 30740, 30742).

Sandra Abitan, David Tardif-Latourelle et Allon Pollack, pour Greater Toronto Airports Authority (30731, 30732, 30742, 30743, 30745).

Bertrand Giroux, Markus Koehnen, Jeff Gollob, Jason Murphy, Jean-Yves Fortin et Geneviève Bergeron, pour Wilmington Trust Company, Wilmington Trust Corporation, Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, G.I.E. Avions de transport régional et ATR Marketing Inc. (30729, 30730, 30731, 30732, 30738, 30740, 30742, 30743, 30745, 30749, 30750).

Pierre Bourque et Eugene Czolij, pour Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie et CCG Trust Corporation (30740, 30742, 30745, 30750, 30751).

Personne n'a comparu pour Banque Canadienne Impériale de Commerce, Inter-Canadien (1991) Inc., Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc., Greater London International Airport Authority, Saint John Airport Inc., Lignes aériennes Canadien régional Ltée et Canadian Regional (1998) Ltd.

Procureurs de NAV Canada (30214) : Gowling Lafleur Henderson, Toronto.

Procureurs de Greater Toronto Airports Authority (30214) : Osler Hoskin & Harcourt, Toronto.

Procureurs de Winnipeg Airports Authority Inc., Halifax International Airport Authority, Edmonton Regional Airports Authority, Calgary Airport Authority, Aéroports de Montréal, Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority, Vancouver International Airport Authority et St. John's International Airport Authority (30214) : Ogilvy Renault, Toronto.

Procureurs d'International Lease Finance Corporation, Hyr Här I Sverige Kommanditbolag, IAI X Inc., Triton Aviation International LLC, Sierra Leasing Limited, ACG Acquisition XXV LLC, ILFC International Lease Finance Canada Ltd. et U.S. Airways Inc. (30214) : Torys, Toronto.

Procureurs de G.E. Capital Aviation Services Inc., en qualité de mandataire et gestionnaire de Polaris Holding Company et AFT Trust-Sub I, Pegasus Aviation Inc., et PALS I Inc. (30214) : Cassels Brock & Blackwell, Toronto.

Procureurs d'Ansett Worldwide Aviation, U.S.A., et MSA V (30214) : Fraser Milner Casgrain, Toronto.

Procureurs de RRP Engine Leasing Limited (30214) : Heenan Blaikie, Toronto.

Procureurs de Flight Logistics Inc. (30214) : Morrison Brown Sosnovitch, Toronto.

Procureurs de C.I.T. Leasing Corporation et NBB-Royal Lease Partnership One (30214) : Blake Cassels & Graydon, Toronto.

Procureurs de GATX/CL Air Leasing Cooperative Association (30214) : Borden Ladner Gervais, Toronto.

Procureurs de NAV Canada (30729, 30730, 30731, 30732) : Lapointe Rosenstein, Montréal.

Procureurs d'Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority, St-John's International Airport Authority et Charlottetown Airport Authority Inc. (30731, 30732, 30742, 30749, 30750, 30751) : Ogilvy Renault, Montréal.

Procureurs d'Aéroports de Montréal (30731, 30732, 30738, 30740, 30742) : Langlois Kronström Desjardins, Montréal.

Procureurs de Greater Toronto Airports Authority (30731, 30732, 30742, 30743, 30745) : Osler Hoskin & Harcourt, Montréal.

Procureurs de Wilmington Trust Company, Wilmington Trust Corporation, Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, G.I.E. Avions de transport régional et ATR Marketing Inc., (30729, 30730, 30731, 30732, 30738, 30740, 30742, 30743, 30745, 30749, 30750) : Brouillette Charpentier Fortin, Montréal.

Procureurs de Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie et CCG Trust Corporation (30740, 30742, 30745, 30750, 30751) : Desjardins Ducharme Stein Monast, Montréal.

Procureurs de Banque Canadienne Impériale de Commerce (30214) : Blake Cassels & Graydon, Toronto.

Procureurs d'Inter-Canadien (1991) Inc. et Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc. (30730, 30731, 30732, 30738, 30740, 30742, 30743, 30745, 30749, 30750, 30751) : Kugler Kandestin, Montréal.

Procureurs de Greater London International Airport Authority et Saint John Airport Inc. (30742) : Ogilvy Renault, Montréal.

Procureurs de Lignes aériennes Canadien régional Ltée et Canadian Regional (1998) Ltd. (30742) : Fraser Milner Casgrain, Montréal.

SUPREME COURT OF CANADA SCHEDULE
CALENDRIER DE LA COUR SUPREME

- 2005 -

OCTOBER - OCTOBRE						
S D	M L	T M	W M	T J	F V	S S
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	H 10	M 11				15
16						22
23 30	24 31					29

NOVEMBER - NOVEMBRE						
S D	M L	T M	W M	T J	F V	S S
		1	2	3	4	5
6	M 7				H 11	12
13						19
20						26
27						

DECEMBER - DECEMBRE						
S D	M L	T M	W M	T J	F V	S S
				1	2	3
4	M 5					10
11						17
18						24
25	H 26	H 27				31

- 2006 -

JANUARY - JANVIER						
S D	M L	T M	W M	T J	F V	S S
1	H 2					7
8	M 9					14
15						21
22						28
29	30	31				

FEBRUARY - FÉVRIER						
S D	M L	T M	W M	T J	F V	S S
			1	2	3	4
5	M 6					11
12						18
19						25
26						

MARCH - MARS						
S D	M L	T M	W M	T J	F V	S S
			1	2	3	4
5						11
12	M 13					18
19						25
26						

APRIL - AVRIL						
S D	M L	T M	W M	T J	F V	S S
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	M 10				H 14	15
16	H 17					22
23						29
30						

MAY - MAI						
S D	M L	T M	W M	T J	F V	S S
	1	2	3	4	5	6
7	M 8					13
14						20
21	H 22					27
28						

JUNE - JUIN						
S D	M L	T M	W M	T J	F V	S S
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	M 12					17
18						24
25						

Sittings of the court:
Séances de la cour:

Motions:
Requêtes:

Holidays:
Jours fériés:

18
9
5

18 sitting weeks/semaines séances de la cour
86 sitting days/journées séances de la cour
9 motion and conference days/ journées requêtes.conférences
5 holidays during sitting days/ jours fériés durant les sessions