

NAV Canada, Greater Toronto Airports Authority, 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 *Appellants/Respondents on cross-appeals*

v.

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., U.S. Airways Inc., G.E. Capital Aviation Services Inc., as Agent and Manager for Polaris Holding Company and AFT Trust-Sub I, Pegasus Aviation Inc., PALS I, Inc., Ansett Worldwide Aviation, U.S.A., MSA V, RRP Engine Leasing Limited, Canadian Imperial Bank of Commerce, Flight Logistics Inc., C.I.T. Leasing Corporation, NBB-Royal Lease Partnership One and GATX/CL Air Leasing Cooperative Association *Respondents/Appellants on cross-appeals*

NAV Canada *Appellant*

v.

Wilmington Trust Company and Wilmington Trust Corporation *Respondents*

NAV Canada, Greater Toronto Airports Authority, 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 *Appelantes/intimées aux pourvois incidents*

c.

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., U.S. Airways Inc., G.E. Capital Aviation Services Inc., en qualité de mandataire et gestionnaire de Polaris Holding Company et AFT Trust-Sub I, Pegasus Aviation Inc., PALS I, Inc., Ansett Worldwide Aviation, U.S.A., MSA V, RRP Engine Leasing Limited, Banque Canadienne Impériale de Commerce, Flight Logistics Inc., C.I.T. Leasing Corporation, NBB-Royal Lease Partnership One et GATX/CL Air Leasing Cooperative Association *Intimées/appelantes aux pourvois incidents*

NAV Canada *Appelante*

c.

Wilmington Trust Company et Wilmington Trust Corporation *Intimées*

NAV Canada *Appellant*

v.

G.I.E. Avions de transport régional, ATR Marketing Inc., Heather Leasing Corporation, Renaissance Leasing Corporation, Inter-Canadian (1991) Inc. and Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc. *Respondents*

NAV Canada *Appellant*

v.

Inter-Canadian (1991) Inc., Wilmington Trust Company, Wilmington Trust Corporation, Aéroports de Montréal, Greater Toronto Airports Authority, Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority and Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc. *Respondents*

- and -

Aéroports de Montréal *Appellant*

v.

Wilmington Trust Company, Wilmington Trust Corporation, NAV Canada, Greater Toronto Airports Authority, Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority and Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc. *Respondents*

- and -

Greater Toronto Airports Authority *Appellant*

v.

NAV Canada *Appelante*

c.

G.I.E. Avions de transport régional, ATR Marketing Inc., Heather Leasing Corporation, Renaissance Leasing Corporation, Inter-Canadien (1991) Inc. et Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc. *Intimées*

NAV Canada *Appelante*

c.

Inter-Canadien (1991) Inc., Wilmington Trust Company, Wilmington Trust Corporation, Aéroports de Montréal, Greater Toronto Airports Authority, Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority et Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc. *Intimées*

- et -

Aéroports de Montréal *Appelante*

c.

Wilmington Trust Company, Wilmington Trust Corporation, NAV Canada, Greater Toronto Airports Authority, Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority et Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc. *Intimées*

- et -

Greater Toronto Airports Authority *Appelante*

c.

Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority, Wilmington Trust Company, Wilmington Trust Corporation, Aéroports de Montréal, NAV Canada, Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc. and Inter-Canadian (1991) Inc. *Respondents*

- and -

Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority *Appellant*

v.

Wilmington Trust Company, Wilmington Trust Corporation and Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc. *Respondents*

NAV Canada *Appellant*

v.

Inter-Canadian (1991) Inc., Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, G.I.E. Avions de transport régional, ATR Marketing Inc., Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc., Aéroports de Montréal, Greater Toronto Airports Authority and Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority *Respondents*

- and -

Aéroports de Montréal *Appellant*

v.

Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, G.I.E. Avions

Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority, Wilmington Trust Company, Wilmington Trust Corporation, Aéroports de Montréal, NAV Canada, Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc. et Inter-Canadien (1991) Inc. *Intimées*

- et -

Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority *Appelante*

c.

Wilmington Trust Company, Wilmington Trust Corporation et Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc. *Intimées*

NAV Canada *Appelante*

c.

Inter-Canadien (1991) Inc., Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, G.I.E. Avions de transport régional, ATR Marketing Inc., Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc., Aéroports de Montréal, Greater Toronto Airports Authority et Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority *Intimées*

- et -

Aéroports de Montréal *Appelante*

c.

Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, G.I.E. Avions de

de transport régional, ATR Marketing Inc., Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc., NAV Canada, Greater Toronto Airports Authority and Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority *Respondents*

- and -

Greater Toronto Airports Authority *Appellant*

v.

Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority, Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, G.I.E. Avions de transport régional, ATR Marketing Inc., Aéroports de Montréal, NAV Canada, Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc. and Inter-Canadian (1991) Inc. *Respondents*

- and -

Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority *Appellant*

v.

Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, G.I.E. Avions de transport régional, ATR Marketing Inc. and Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc. *Respondents*

Aéroports de Montréal *Appellant*

v.

transport régional, ATR Marketing Inc., Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc., NAV Canada, Greater Toronto Airports Authority et Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority *Intimées*

- et -

Greater Toronto Airports Authority *Appelante*

c.

Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority, Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, G.I.E. Avions de transport régional, ATR Marketing Inc., Aéroports de Montréal, NAV Canada, Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc. et Inter-Canadien (1991) Inc. *Intimées*

- et -

Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority *Appelante*

c.

Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, G.I.E. Avions de transport régional, ATR Marketing Inc. et Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc. *Intimées*

Aéroports de Montréal *Appelante*

c.

Wilmington Trust Company, Wilmington Trust Corporation and Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc. Respondents

Wilmington Trust Company, Wilmington Trust Corporation et Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc. Intimées

Aéroports de Montréal Appellant

Aéroports de Montréal Appelante

v.

c.

Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., Canada Life Assurance Company, Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc. and Renaissance Leasing Corporation Respondents

Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie, Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc. et Renaissance Leasing Corporation Intimées

Aéroports de Montréal Appellant

Aéroports de Montréal Appelante

v.

c.

Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., Canada Life Assurance Company, CCG Trust Corporation, Greater London International Airport Authority, Greater Toronto Airports Authority, Saint John Airport Inc., St. John's International Airport Authority, Charlottetown Airport Authority Inc., Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation and Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc. Respondents

Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie, CCG Trust Corporation, Greater London International Airport Authority, Greater Toronto Airports Authority, Saint John Airport Inc., St. John's International Airport Authority, Charlottetown Airport Authority Inc., Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation et Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc. Intimées

- and -

- et -

St. John's International Airport Authority and Charlottetown Airport Authority Inc. Appellants

St. John's International Airport Authority et Charlottetown Airport Authority Inc. Appelantes

v.

c.

Newcourt Credit Group (Alberta) Inc.,

Newcourt Credit Group (Alberta) Inc.,

Canada Life Assurance Company, CCG Trust Corporation, Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, Canadian Regional Airlines Ltd., Canadian Regional (1998) Ltd. and Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc. Respondents

- and -

Greater Toronto Airports Authority Appellant

v.

Greater London International Airport Authority, Saint John Airport Inc., St. John's International Airport Authority, Charlottetown Airport Authority Inc., Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., Canada Life Assurance Company, CCG Trust Corporation, Aéroports de Montréal, Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, Canadian Regional Airlines Ltd., Canadian Regional (1998) Ltd. and Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc. Respondents

Greater Toronto Airports Authority Appellant

v.

Renaissance Leasing Corporation, Inter-Canadian (1991) Inc. and Ernst & Young Inc., in its capacity as trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian (1991) Inc. Respondents

Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie, CCG Trust Corporation, Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, Lignes aériennes Canadien régional Ltée, Canadian Regional (1998) Ltd. et Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc. Intimées

- et -

Greater Toronto Airports Authority Appelante

c.

Greater London International Airport Authority, Saint John Airport Inc., St. John's International Airport Authority, Charlottetown Airport Authority Inc., Newcourt Credit Group (Alberta) Inc., Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie, CCG Trust Corporation, Aéroports de Montréal, Renaissance Leasing Corporation, Heather Leasing Corporation, Lignes aériennes Canadien régional Ltée, Canadian Regional (1998) Ltd. et Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc. Intimées

Greater Toronto Airports Authority Appelante

c.

Renaissance Leasing Corporation, Inter-Canadien (1991) Inc. et Ernst & Young Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-Canadien (1991) Inc. Intimées

**Greater Toronto Airports
Authority** *Appellant*

v.

**Newcourt Credit Group (Alberta) Inc.,
Canada Life Assurance Company, CCG
Trust Corporation, Inter-Canadian (1991)
Inc., Ernst & Young Inc., in its capacity as
trustee for the bankruptcy of Inter-Canadian
(1991) Inc. and Renaissance Leasing
Corporation** *Respondents*

**Ottawa Macdonald-Cartier International
Airport Authority** *Appellant*

v.

**Wilmington Trust Company and Ernst &
Young Inc., in its capacity as trustee for
the bankruptcy of Inter-Canadian (1991)
Inc.** *Respondents*

**St. John's International Airport
Authority** *Appellant*

v.

**Newcourt Credit Group (Alberta) Inc.,
Canada Life Assurance Company, CCG
Trust Corporation, Ernst & Young Inc., in
its capacity as trustee for the bankruptcy of
Inter-Canadian (1991) Inc. and Renaissance
Leasing Corporation** *Respondents*

**Charlottetown Airport Authority
Inc.** *Appellant*

v.

**CCG Trust Corporation and Ernst &
Young Inc., in its capacity as trustee for
the bankruptcy of Inter-Canadian (1991)
Inc.** *Respondents*

**Greater Toronto Airports
Authority** *Appelante*

c.

**Newcourt Credit Group (Alberta) Inc.,
Compagnie d'Assurance du Canada sur
la Vie, CCG Trust Corporation, Inter-
Canadien (1991) Inc., Ernst & Young Inc.,
en qualité de syndic à la faillite d'Inter-
Canadien (1991) Inc. et Renaissance Leasing
Corporation** *Intimées*

**Ottawa Macdonald-Cartier International
Airport Authority** *Appelante*

c.

**Wilmington Trust Company et Ernst &
Young Inc., en qualité de syndic à la faillite
d'Inter-Canadien (1991) Inc.** *Intimées*

**St. John's International Airport
Authority** *Appelante*

c.

**Newcourt Credit Group (Alberta) Inc.,
Compagnie d'Assurance du Canada sur la
Vie, CCG Trust Corporation, Ernst & Young
Inc., en qualité de syndic à la faillite d'Inter-
Canadien (1991) Inc. et Renaissance Leasing
Corporation** *Intimées*

**Charlottetown Airport Authority
Inc.** *Appelante*

c.

**CCG Trust Corporation et Ernst & Young
Inc., en qualité de syndic à la faillite
d'Inter-Canadien (1991) Inc.** *Intimées*

INDEXED AS: CANADA 3000 INC. (RE); INTER-CANADIAN (1991) INC. (TRUSTEE OF)

Neutral citation: 2006 SCC 24.

File Nos.: 30214, 30729, 30730, 30731, 30732, 30738, 30740, 30742, 30743, 30745, 30749, 30750, 30751.

2006: January 16, 17; 2006: June 9.

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

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR ONTARIO

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR QUEBEC

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

RÉPERTORIÉ : CANADA 3000 INC. (RE); INTER-CANADIEN (1991) INC. (SYNDIC DE)

Référence neutre : 2006 CSC 24.

N^{os} du greffe : 30214, 30729, 30730, 30731, 30732, 30738, 30740, 30742, 30743, 30745, 30749, 30750, 30751.

2006 : 16, 17 janvier; 2006 : 9 juin.

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

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DE L'ONTARIO

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DU QUÉBEC

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 d'une 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 rétention 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 locataires 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

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 Arrangement 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

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* (« *LCA* ») et de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* (« *LCSNAC* »).

L’effondrement de Canada 3000

En novembre 2001, Canada 3000 s’est prévaluée de la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (« *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 *LCA*, 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 *LCA* 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

“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 and cross-appeals should be allowed in part.

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]

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 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 *LCA*, 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 locateurs à la reprise de possession avait préséance et que les propriétaires en titre avaient droit à ce que les aéronefs leur soient remis sans qu’ils aient à payer les redevances dues.

Arrêt : Les pourvois et les pourvois incidents sont accueillis en partie.

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]

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

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 paragraphe 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. [41-61]

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

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

l'art. 56 de la *LCSNAC* et de l'art. 9 de la *LCA*, et elles ont maintenant droit à ce que les sommes dues (déterminées par les juges des requêtes) leur 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 *LCA* 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 locataires 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 en rétention 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. La cour 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

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. [78-79]

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]

Cases Cited

Applied: *Bell ExpressVu Limited Partnership v. Rex*, [2002] 2 S.C.R. 559, 2002 SCC 42; **distinguished:** *Royal Bank of Canada v. Sparrow Electric Corp.*, [1997] 1 S.C.R. 411; **referred to:** *Pan American World Airways Inc. v. The Queen*, [1981] 2 S.C.R. 565; *Heydon's Case* (1584), 3 Co. Rep. 7a, 76 E.R. 637; *Grand Trunk Railway Co. of Canada v. Hepworth Silica Pressed Brick Co.* (1915), 51 S.C.R. 81; *Bristol-Myers Squibb Co. v. Canada* (*Attorney General*), [2005] 1 S.C.R. 533, 2005 SCC 26; *Dilworth v. Commissioner of Stamps*, [1899] A.C. 99; *R. v. Loblaw Groceteria Co. (Manitoba) Ltd.*, [1961] S.C.R. 138; *Slaight Communications Inc. v.*

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. [78-79]

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]

Jurisprudence

Arrêt appliqué : *Bell ExpressVu Limited Partnership c. Rex*, [2002] 2 R.C.S. 559, 2002 CSC 42; **distinction d'avec l'arrêt :** *Banque Royale du Canada c. Sparrow Electric Corp.*, [1997] 1 R.C.S. 411; **arrêts mentionnés :** *Pan American World Airways Inc. c. La Reine*, [1981] 2 R.C.S. 565; *Heydon's Case* (1584), 3 Co. Rep. 7a, 76 E.R. 637; *Grand Trunk Railway Co. of Canada c. Hepworth Silica Pressed Brick Co.* (1915), 51 R.C.S. 81; *Bristol-Myers Squibb Co. c. Canada* (*Procureur général*), [2005] 1 R.C.S. 533, 2005 CSC 26; *Dilworth c. Commissioner of Stamps*, [1899] A.C. 99; *R. c. Loblaw Groceteria Co. (Manitoba) Ltd.*, [1961] R.C.S.

Davidson, [1989] 1 S.C.R. 1038; *Schreiber v. Canada (Attorney General)*, [2002] 3 S.C.R. 269, 2002 SCC 62; *R. v. Dubois*, [1935] S.C.R. 378; *R. v. Ulybel Enterprises Ltd.*, [2001] 2 S.C.R. 867, 2001 SCC 56; *Rizzo & Rizzo Shoes Ltd. (Re)*, [1998] 1 S.C.R. 27; *R. v. Morgentaler*, [1993] 3 S.C.R. 463; *Aetna Financial Services Ltd. v. Feigelman*, [1985] 1 S.C.R. 2; *The Emilie Millon*, [1905] 2 K.B. 817; *Channel Airways Ltd. v. Manchester Corp.*, [1974] 1 Lloyd's Rep. 456; *Peoples Department Stores Inc. (Trustee of) v. Wise*, [2004] 3 S.C.R. 461, 2004 SCC 68; *Firestone Tire & Rubber Co. of Canada v. Industrial Acceptance Corp.*, [1971] S.C.R. 357; *Bank of America Canada v. Mutual Trust Co.*, [2002] 2 S.C.R. 601, 2002 SCC 43.

Statutes and Regulations Cited

Aeronautics Act, R.S.C. 1985, c. A-2, ss. 3(1) "aeronautical product", "registered owner", 4.4(5), 4.5.
Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act, S.C. 1992, c. 5, ss. 9, 10.
Bankruptcy and Insolvency Act, R.S.C. 1985, c. B-3, ss. 121, 122.
Canadian Aviation Regulations, SOR/96-433, ss. 101.01(1) "operator", "owner", 202.15 to 202.17.
Civil Air Navigation Services Commercialization Act, S.C. 1996, c. 20, ss. 2(1) "user", (2), 7, 8, 9, Part III, 32 to 35, 36(3)(a)(i), 37(4), 44, 55, 56, 57(1).
Civil Code of Québec, S.Q. 1991, c. 64, arts. 1592, 1593.
Companies' Creditors Arrangement Act, R.S.C. 1985, c. C-36, s. 11.31.
Interpretation Act, R.S.C. 1985, c. I-21, ss. 8.1, 8.2, 12.

Treaties and Other International Instruments

Air Transport Agreement Between the Government of Canada and the Government of the United States of America (1995), Annex I, s. 1.
Convention on International Civil Aviation, Can. T.S. 1944 No. 36, art. 19.

Authors Cited

Bunker, Donald H. *Canadian Aviation Finance Legislation*. Montreal: Institute and Centre of Air and Space Law, McGill University, 1989.
 Canada. House of Commons. *House of Commons Debates*, vol. IV, 1st Sess., 33rd Parl., June 20, 1985, pp. 6065-66.

138; *Slaight Communications Inc. c. Davidson*, [1989] 1 R.C.S. 1038; *Schreiber c. Canada (Procureur général)*, [2002] 3 R.C.S. 269, 2002 CSC 62; *R. c. Dubois*, [1935] R.C.S. 378; *R. c. Ulybel Enterprises Ltd.*, [2001] 2 R.C.S. 867, 2001 CSC 56; *Rizzo & Rizzo Shoes Ltd. (Re)*, [1998] 1 R.C.S. 27; *R. c. Morgentaler*, [1993] 3 R.C.S. 463; *Aetna Financial Services Ltd. c. Feigelman*, [1985] 1 R.C.S. 2; *The Emilie Millon*, [1905] 2 K.B. 817; *Channel Airways Ltd. c. Manchester Corp.*, [1974] 1 Lloyd's Rep. 456; *Magasins à rayons Peoples inc. (Syndic de) c. Wise*, [2004] 3 R.C.S. 461, 2004 CSC 68; *Firestone Tire & Rubber Co. of Canada c. Industrial Acceptance Corp.*, [1971] R.C.S. 357; *Banque d'Amérique du Canada c. Société de Fiducie Mutuelle*, [2002] 2 R.C.S. 601, 2002 CSC 43.

Lois et règlements cités

Code civil du Québec, L.Q. 1991, ch. 64, art. 1592, 1593.
Loi d'interprétation, L.R.C. 1985, ch. I-21, art. 8.1, 8.2, 12.
Loi relative aux cessions d'aéroports, L.C. 1992, ch. 5, art. 9, 10.
Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, ch. A-2, art. 3(1) « produits aéronautiques », « propriétaire enregistré », 4.4(5), 4.5.
Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile, L.C. 1996, ch. 20, art. 2(1) « usager », (2), 7, 8, 9, partie III, 32 à 35, 36(3), 37(4), 44, 55, 56, 57(1).
Loi sur la faillite et l'insolvabilité, L.R.C. 1985, ch. B-3, art. 121, 122.
Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, L.R.C. 1985, ch. C-36, art. 11.31.
Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, art. 101.01(1), « propriétaire », « utilisateur », 202.15 à 202.17.

Traités et autres instruments internationaux

Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique (1995), Annexe I, art. 1.
Convention relative à l'aviation civile internationale, R.T. Can. 1944 n° 36, art. 19.

Doctrines citées

Bunker, Donald H. *Canadian Aviation Finance Legislation*. Montreal : Institute and Centre of Air and Space Law, McGill University, 1989.
 Canada. Chambre des communes. *Débats de la Chambre des communes*, vol. IV, 1^{re} sess., 33^e lég., 20 juin 1985, p. 6065-6066.

Canada. House of Commons. *House of Commons Debates*, vol. 133, 2nd Sess., 35th Parl., March 25, 1996, pp. 1152-54.

Canada. House of Commons. *House of Commons Debates*, vol. 134, 2nd Sess., 35th Parl., May 15, 1996, pp. 2821, 2834, May 29, 1996, p. 3144, June 4, 1996, pp. 3394, 3410.

Canada. Senate. *Debates of the Senate*, vol. 135, 2nd Sess., 35th Parl., June 10, 1996, pp. 588-89.

“Clause by Clause Analysis for the *Civil Air Navigation Services Commercialization Act*”, as presented to the Senate Committee on Transport and Communications.

Driedger, Elmer A. *Construction of Statutes*, 2nd ed. Toronto: Butterworths, 1983.

Sullivan, Ruth. *Sullivan and Driedger on the Construction of Statutes*, 4th ed. Toronto: Butterworths, 2002.

Uniform Law Conference of Canada. *Drafting Conventions for the Uniform Law Conference of Canada*, s. 21(4) (online: <http://www.ulcc.ca/en/us/index.cfm?sec=5>).

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 and cross-appeals allowed in part.

APPEALS from judgments of the Quebec Court of Appeal (Nuss, Pelletier and Morissette JJ.A.), [2004] R.J.Q. 2966, 247 D.L.R. (4th) 503, [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, [2000] Q.J. No. 7330 (QL), [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). Appeals allowed in part.

Canada. Chambre des communes. *Débats de la Chambre des communes*, vol. 133, 2^e sess., 35^e lég., 25 mars 1996, p. 1152-1154.

Canada. Chambre des communes. *Débats de la Chambre des communes*, vol. 134, 2^e sess., 35^e lég., 15 mai 1996, p. 2821, 2834, 29 mai 1996, p. 3144, 4 juin 1996, p. 3394, 3410.

Canada. Sénat. *Débats du Sénat*, vol. 135, 2^e sess., 35^e lég., 10 juin 1996, p. 588-589.

« Clause by Clause Analysis for the *Civil Air Navigation Services Commercialization Act* », présentée au Comité permanent des transports et des communications du Sénat.

Conférence pour l'harmonisation des lois au Canada. *Protocole de rédaction de la Conférence pour l'uniformisation des lois au Canada*, par. 21(4) (en ligne : <http://www.ulcc.ca/fr/us/index.cfm?sec=5>).

Driedger, Elmer A. *Construction of Statutes*, 2nd ed. Toronto : Butterworths, 1983.

Sullivan, Ruth. *Sullivan and Driedger on the Construction of Statutes*, 4th ed. Toronto : Butterworths, 2002.

POURVOIS et POURVOIS INCIDENTS contre un arrêt de la Cour d'appel de l'Ontario (les juges Abella et Cronk 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 et pourvois incidents accueillis en partie.

POURVOIS contre des arrêts de la Cour d'appel du Québec (les juges Nuss, Pelletier et Morissette), [2004] R.J.Q. 2966, 247 D.L.R. (4th) 503, [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, en tout ou en partie, des jugements du juge Tremblay, [2000] R.J.Q. 2935, [2000] J.Q. n° 7330 (QL), [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). Pourvois accueillis en partie.

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

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 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.

The judgment of the Court was delivered by

BINNIE J. — When an airline collapses leaving unpaid bills for airport charges and air navigation services, the question becomes who takes the financial loss (or, as it is sometimes said, “the haircut”), the people who ultimately own the aircraft or the people who were obliged to (and did) provide the airport and navigation services?

The question lands before the Court because of the collapse of “Inter-Canadian (1991) Inc. Airline” in 1999 and, in 2001, of Canada 3000 Airlines Ltd. and Royal Aviation Inc. (collectively “Canada

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.

Version française du jugement de la Cour rendu par

LE JUGE BINNIE — 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, des personnes qui sont en définitive propriétaires des aéronefs ou des personnes tenues de fournir les services d’aéroport et de navigation (et qui les ont fournis) assument la perte financière (ou, comme on dit parfois, y laissent des plumes).

La Cour est saisie de cette question en raison de l’effondrement d’« Inter-Canadien (1991) Inc. » en 1999 et, en 2001, de Canada 3000 Airlines Ltd. et Royal Aviation Inc. (collectivement « Canada

3000”). The answer depends on the statutory interpretation to be given to provisions of the *Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act*, S.C. 1992, c. 5 (“*Airports Act*”), and the *Civil Air Navigation Services Commercialization Act*, S.C. 1996, c. 20 (“*CANSCA*”). The important context for this interpretation is the unusual nature of the modern airline business.

3

After decades of financial turbulence, 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, as the history of Canada 3000 illustrates. When a financial collapse occurs (and these have been frequent in Canada and elsewhere in the past decade), there is little meat on the corporate bones for unsecured creditors. Doing business with such airline operators carries significant financial risks, yet the appellant Canadian airports operating under government supervision are obliged by statute to allow financially troubled airlines to make use of their services (and sometimes the airport will not know if an airline is in financial trouble or not). Airport costs are largely recovered through landing fees. If these and other fees go unpaid, the airport is out of pocket for the cost of the service it was obliged by law to provide.

4

“NAV Canada”, the privatized successor to the former government-run civil air navigation system, is also obliged to offer its services to any aircraft flying through Canadian airspace on a cost-recovery basis. Its business is even riskier than that of the airports because quite often these aircraft do not even land in Canada, as in the case of transatlantic traffic flying the great circle route to and from the eastern seaboard of the United States: *Pan*

3000 ». La réponse tient à l’interprétation qu’il faut donner aux dispositions de la *Loi relative aux cessions d’aéroports*, L.C. 1992, ch. 5 (« *LCA* »), et de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, ch. 20 (« *LCSNAC* »). Dans cette interprétation, le contexte de la nature particulière de l’industrie moderne du transport aérien revêt une grande importance.

Après des décennies de turbulences financières, 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 un fournisseur mondial 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, comme l’illustre l’expérience de Canada 3000. Lorsque survient l’effondrement (et il y en a eu fréquemment au Canada et ailleurs au cours de la dernière décennie), il reste bien peu dans les coffres du transporteur pour satisfaire les créanciers non garantis. Ceux qui commercent avec ces transporteurs aériens courent des risques financiers considérables, mais les aéroports canadiens appelants, sur lesquels s’exerce une supervision gouvernementale, sont quand même légalement tenus de permettre à des transporteurs aériens en difficultés financières de recourir à leurs services (parfois, les aéroports ne savent rien de la santé financière d’un transporteur). C’est en grande partie par les frais d’atterrissage que les aéroports recouvrent leurs coûts. Lorsque ces frais et d’autres redevances ne sont pas payés, ce sont les aéroports qui absorbent le coût des services que la loi les oblige à fournir.

« NAV Canada », qui a pris la relève du gouvernement lorsque le système de navigation aérienne civile a été privatisé, est tenue elle aussi de fournir ses services à tout aéronef circulant dans l’espace aérien canadien, selon le principe de la récupération des coûts. Elle court un risque encore plus grand que les aéroports parce que, bien souvent, les appareils n’atterrissent même pas au Canada, comme c’est le cas de ceux qui empruntent la route

American World Airways Inc. v. The Queen, [1981] 2 S.C.R. 565.

When Parliament adopted its policy of privatizing major airports and navigation services in the early 1990s putting such services on a commercial footing, potential investors were expected to insist on some assurance that they would in fact be financially viable serving the chronically unstable aviation business. Thus, Parliament decided to extend to the private operators of airport and navigation services a statutory power to apply to a superior court judge for an order to seize and detain aircraft until outstanding charges are paid, similar to the power Parliament had earlier conferred on the Crown in pre-privatization days under the *Aeronautics Act*, R.S.C. 1985, c. A-2, s. 4.5.

It is worth emphasizing that no power to seize and detain as such is conferred. A superior court judge is interposed between the aircraft sought to be seized and the airports or NAV Canada. As discussed below, the role of the judge is crucial to an understanding of the statutory detention remedy.

The respondents are primarily entities with the ultimate ownership of the aircraft in respect of which the charges in issue were incurred (“the legal titleholders”). Their position is that under the terms of their various leases with the defaulting airlines, they did not operate the aircraft, nor did they make use of the services for which charges were levied, nor did they derive benefit therefrom. They say that they are investors, and that when the lessees failed they were entitled to repossess their aircraft free of the charges which the defaulting airlines — not the legal titleholders — incurred. They consider it unjust that they were required in these cases to post security as a condition of removing “their” aircraft from the airports in question. The appellant airport authorities and NAV Canada, on the other hand, argue that the failure of Canada 3000 and Inter-Canadian reflects the sort of air carrier instability that Parliament rightly anticipated and in light of

orthodromique en partance ou à destination du littoral est des États-Unis : *Pan American World Airways Inc. c. La Reine*, [1981] 2 R.C.S. 565.

Lorsque le Parlement a adopté au début des années 1990 son programme de privatisation des grands aéroports et des services de navigation et leur a donné une vocation commerciale, il s’attendait à ce que les investisseurs potentiels exigent une quelconque assurance qu’il serait financièrement viable de fournir des services à l’industrie du transport aérien, chroniquement instable. C’est pourquoi il a décidé d’accorder aux exploitants privés de ces services le pouvoir légal de demander à un juge de la juridiction supérieure une ordonnance de saisie et de rétention des aéronefs jusqu’à l’acquittement des redevances en souffrance, un pouvoir semblable à celui que le législateur avait déjà accordé à l’État avant la privatisation, sous le régime de la *Loi sur l’aéronautique*, L.R.C. 1985, ch. A-2, par. 4.5.

Il convient de souligner qu’aucun pouvoir de saisie et de rétention en soi n’est accordé. Un juge d’une cour supérieure agit comme intermédiaire entre un aéroport ou NAV Canada et l’aéronef à saisir. Comme on le verra plus loin, le rôle du juge est essentiel pour bien comprendre le recours en rétention prévu par la loi.

Les intimées sont principalement des entités qui sont les véritables propriétaires des aéronefs à l’égard desquels les redevances en cause ont été imposées (les « propriétaires en titre »). Elles prétendent qu’aux termes des divers baux conclus avec les transporteurs aériens défaillants, elles n’ont pas utilisé les aéronefs, pas plus qu’elles n’ont recouru aux services pour lesquels des redevances ont été imposées ou qu’elles n’ont tiré profit de ces services. Elles affirment être des investisseurs et que, lorsque les locataires ont fait défaut, elles avaient le droit de reprendre possession de leurs aéronefs libres de toutes les redevances dues par les transporteurs aériens défaillants, non par les propriétaires en titre. Elles estiment injuste que les propriétaires en titre aient été tenus dans ces cas de remettre une sûreté pour pouvoir retirer « leurs » aéronefs des aéroports en cause. Les appelantes, les administrations aéroportuaires et NAV Canada, soutiennent

5

6

7

which it created the statutory remedies in question. Parliament must be taken to appreciate, they say, that an airline may be only a corporate shell but an aircraft under detention is a good, solid and enduring hostage for payment.

8 I agree with the courts below that the respondent legal titleholders are not subject to personal or corporate liability to pay the unpaid charges under s. 55 of *CANSCA*. But that is not to say that the aircraft are similarly unburdened.

9 In my view, the appellants are entitled to obtain judicially authorized seize and detain orders (hereinafter sometimes collectively referred to as the detention remedy) to be exercised against the security posted in substitution for the aircraft. The matters should be remitted to the motions judges to work out the details of the orders. Considered in the context in which the detention remedy was intended by Parliament to operate, the detention remedy cannot be circumvented as suggested by the respondents by the expedient of leasing arrangements made between the airlines and the aircraft lessors. The detention remedy is purely statutory and Parliament's intention to create an effective collection mechanism against *the aircraft* itself owned or operated by the person liable to pay the amount or charge must be given full effect.

10 On the other hand, the appellants' remedy, if an order is granted, is limited to possession. Simple possession under the statutes does not confer any interest in the beneficial ownership of the aircraft. I do not think the appellants' further claim to the airborne equivalent of a maritime lien is well founded, nor do they have any "implied" power to sell the aircraft once detained. They get what the statute says they get — a right to apply for a judicial order to seize and detain the aircraft until payment — no more, and no less.

pour leur part que l'échec de Canada 3000 et Inter-Canadien illustre le genre d'instabilité des transports aériens que le législateur avait correctement prévue et en raison de laquelle il a créé les recours légaux en question. Selon elles, il faut considérer que le législateur était conscient qu'un transporteur aérien peut n'être qu'une coquille vide, mais qu'un aéronef en rétention constitue un gage solide et permanent de paiement.

Je partage l'opinion des juridictions inférieures que les propriétaires en titre intimés ne sont pas, aux termes de l'art. 55 de la *LCSNAC*, tenus personnellement de payer les redevances dues. Mais cela ne veut pas dire que les aéronefs soient pareillement déchargés.

À mon avis, les appelantes ont droit à des ordonnances judiciaires de saisie et de rétention (appelées parfois ci-après le recours en rétention) pouvant être exécutées sur les sûretés substituées aux aéronefs. Les affaires devraient être renvoyées aux juges des requêtes pour qu'ils précisent la teneur des ordonnances. Compte tenu du contexte dans lequel le législateur a envisagé le recours en rétention, les baux entre transporteurs aériens et locataires d'avions ne peuvent servir de moyen pour contourner ce recours comme le prétendent les intimées. Le recours en rétention est d'origine purement législative, et il convient de donner pleinement effet à l'intention du législateur de créer un mode de perception efficace visant *l'aéronef* lui-même dont est propriétaire ou utilisateur la personne tenue au paiement des redevances.

Par ailleurs, la seule mesure de redressement offerte aux appelantes, si une ordonnance leur est accordée, se limite à la possession de l'aéronef. La simple possession aux termes de ces lois ne confère aucun droit de propriété bénéficiaire sur l'aéronef. L'autre prétention des appelantes relative à l'équivalent, pour le transport aérien, d'un privilège maritime, n'est pas fondée selon moi, et je ne crois pas non plus qu'elles puissent exercer un pouvoir « implicite » de vendre un aéronef qu'elles retiennent. Elles n'ont que ce que la loi leur accorde — un droit de demander au tribunal une ordonnance les autorisant à saisir et retenir un aéronef jusqu'au paiement de leur créance — ni plus ni moins.

For the reasons that follow, I would allow the appeals and the cross-appeals in part, and return the seizure and detention applications to the respective motions judges to be dealt with in accordance with this judgment.

I. Facts

In 1992, the *Airports Act* privatized airports formerly owned and operated by the federal government. In 1996, *CANSCA* implemented the same objective in relation to Canada's civil air navigation services. Thus NAV Canada was incorporated as a non-profit corporation for the purpose of developing, operating and maintaining the civil air navigation system; see *House of Commons Debates*, vol. 133, 2nd Sess., 35th Parl., March 25, 1996, at p. 1153. *CANSCA* implemented the transfer of what was Transport Canada's civil air navigation services to NAV Canada and established the commercial and economic regulatory arrangements for the continued operation of those services; see *House of Commons Debates*, vol. 134, 2nd Sess., 35th Parl., May 15, 1996, at p. 2821.

A. *Canada 3000*

On November 8, 2001, Canada 3000 applied for protection under the *Companies' Creditors Arrangement Act*, R.S.C. 1985, c. C-36 ("CCAA"). The effect of an initial court order made on the same day stayed all proceedings by creditors pending the filing of a plan of arrangement. Although the stay contemplated the continuation of operations, some five hours later the airlines' management issued a press release declaring that the airlines had ceased operations. The next day, November 9, a further order was issued grounding the fleet and providing for the return of aircraft operated by the airlines to Canada.

On November 9, 2001, NAV Canada applied to the Ontario Superior Court of Justice under s. 56(1) of *CANSCA* for an authorization to seize and detain certain aircraft operated by Canada 3000.

Pour les motifs ci-après, je suis d'avis d'accueillir en partie les pourvois et les pourvois incidents en partie et de renvoyer les demandes de saisie et de rétention aux juges des requêtes respectifs pour qu'ils statuent sur elles en conformité avec le présent jugement.

I. Faits

En 1992, la *LCA* a privatisé des aéroports que le gouvernement fédéral possédait et exploitait. En 1996, la *LCSNAC* a fait de même pour les services canadiens de navigation aérienne civile. C'est ainsi que NAV Canada a été constituée en société sans but lucratif ayant pour mandat de développer et d'assurer le fonctionnement et le maintien du système de navigation aérienne civile; voir les *Débats de la Chambre des communes*, vol. 133, 2^e sess., 35^e lég., 25 mars 1996, p. 1153. La *LCSNAC* a mis en œuvre le transfert à NAV Canada des services de navigation aérienne civile de Transports Canada et a établi les mesures réglementaires commerciales et économiques nécessaires pour assurer la prestation continue de ces services; voir les *Débats de la Chambre des communes*, vol. 134, 2^e sess., 35^e lég., 15 mai 1996, p. 2821.

A. *Canada 3000*

Le 8 novembre 2001, Canada 3000 s'est prévalu de la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, L.R.C. 1985, ch. C-36 (« LACC »). Une première ordonnance rendue le même jour a suspendu toutes les procédures intentées par les créanciers jusqu'au dépôt d'un plan d'arrangement. Même si l'ordonnance prévoyait la poursuite de l'exploitation, la direction de l'entreprise a publié environ cinq heures plus tard un communiqué de presse dans lequel elle déclarait qu'elle mettait fin à ses activités. Le lendemain, le 9 novembre, une nouvelle ordonnance interdisait la flotte de vol et prescrivait le retour au Canada des aéronefs utilisés par l'entreprise.

Le 9 novembre 2001, NAV Canada a demandé à la Cour supérieure de justice de l'Ontario aux termes du par. 56(1) de la *LCSNAC* l'autorisation de saisir et de retenir des aéronefs utilisés par Canada 3000.

11

12

13

14

The Greater Toronto Airport Authority (“GTAA”) applied for relief against Canada 3000 but did not at that time seek leave of the court to seize and detain any aircraft.

La Greater Toronto Airports Authority (« GTAA ») a exercé un recours contre Canada 3000 mais n’a pas alors demandé l’autorisation de saisir et retenir des aéronefs.

15 On November 10, 2001, the directors and officers of Canada 3000 resigned. The next day the Canada 3000 companies were put into bankruptcy. At that time, the Canada 3000 companies owed approximately \$7.4 million to NAV Canada, \$13 million to the GTAA, and \$8.35 million to the other Canadian airport authorities. On November 12, the GTAA moved to seize and detain aircraft under s. 9 of the *Airports Act* and on November 23, the other airport authorities applied for similar relief.

Le 10 novembre 2001, les administrateurs et dirigeants de Canada 3000 ont démissionné. Le lendemain, les sociétés du groupe étaient mises en faillite. À ce moment, les sociétés de Canada 3000 devaient environ 7,4 millions de dollars à NAV Canada, 13 millions de dollars à la GTAA et 8,35 millions de dollars à d’autres administrations aéroportuaires canadiennes. Le 12 novembre, la GTAA a demandé la saisie et la rétention d’aéronefs sous le régime de l’art. 9 de la *LCA* et le 23 novembre, les autres administrations aéroportuaires ont fait de même.

16 The detention remedy sought by the authorities was in relation to 38 aircraft operated by the Canada 3000 companies and collectively worth approximately US \$1.1 billion. Despite the existence of the legal titleholders, all of the aircraft were registered in the name of Canada 3000 as owner under the *Aeronautics Act*. Canada 3000 held leases with the various respondents in respect of 36 aircraft. The lessors retained legal title to the aircraft. At the time of the *CCAA* application, rental payments under the leases were significantly in arrears.

Le recours en rétention exercé par les administrations visait 38 aéronefs d’une valeur globale approximative de 1,1 milliard de dollars US utilisés par les sociétés de Canada 3000. En dépit des propriétaires en titre, tous les aéronefs étaient immatriculés sous le régime de la *Loi sur l’aéronautique* comme appartenant à Canada 3000. Cette dernière avait conclu avec les diverses intimées des conventions de location relativement à 36 aéronefs. Les locateurs conservaient le titre de propriété sur les aéronefs. Au moment de la demande fondée sur la *LACC*, les arriérés de loyer représentaient une somme substantielle.

17 The termination provisions varied somewhat from lease to lease. Under some, the leases came to an end and the lessors became entitled to repossession upon the granting of the *CCAA* order, under others by the cessation of operations, and under the rest by the assignment in bankruptcy. The *CCAA* stay operated, in effect, as an interim bar to repossession (see s. 11.31 *CCAA*). At the time the detention remedy was sought, the aircraft sought to be seized were grounded at the Canadian airports listed in the style of cause of the various proceedings.

Les clauses de résiliation étaient quelque peu différentes d’un bail à l’autre. Certains baux prévoyaient la résiliation du bail et le droit du locateur à la reprise de possession lorsqu’une ordonnance était rendue en vertu de la *LACC*, selon d’autres, le bail était résilié à la cessation des activités, et selon d’autres, lors de la cession de faillite. En fait, la suspension d’instance aux termes de la *LACC* avait pour effet d’interdire provisoirement la reprise de possession (voir *LACC*, art. 11.31). À la date du recours en rétention, les aéronefs visés étaient frappés d’interdiction de vol dans les divers aéroports canadiens énumérés dans l’intitulé des diverses instances.

18 On December 3, 2001, after the aircraft had been grounded for close to a month, the motions judge

Le 3 décembre 2001, presque un mois après l’interdiction de vol des aéronefs, le juge des requêtes

approved the terms of their release on the posting of security for 110 percent of the amounts alleged to be owed. The motions judge then heard the seizure and detention motions through December and into January 2002, and dismissed them on May 7, 2002. The airport authorities and NAV Canada appealed and on January 20, 2004, the Ontario Court of Appeal dismissed their appeal.

B. *Inter-Canadian*

Inter-Canadian operated its fleet of aircraft under leasing agreements with the legal titleholders but it too was the registered owner under the *Aeronautics Act*. On November 27, 1999, Inter-Canadian ceased operations and laid off 90 percent of its employees. At that point, it had accumulated unpaid charges totalling approximately \$5 million owing to NAV Canada and to the airport authorities.

Through early December 1999 the airport authorities and NAV Canada moved to seize and detain a number of the aircraft. This was authorized by four orders made by the Quebec Superior Court between December 8 and 17. Before the seizure motions were launched, however, one of the respondents, Renaissance Leasing Corporation, had purported to terminate its lease with Inter-Canadian. The aircraft nevertheless remained on the tarmac at Dorval airport.

On January 5, 2000, Inter-Canadian filed a notice of intention to make a proposal to its creditors pursuant to the *Bankruptcy and Insolvency Act*, R.S.C. 1985, c. B-3. The airline's creditors rejected its proposal in March and the company was deemed retroactively to have made an assignment in bankruptcy as of January 5. Faced with the legal titleholders' claims that they were entitled to repossession of the aircraft, the trustee in bankruptcy applied to the Superior Court for directions.

On July 7, 2000, the Superior Court allowed a motion to release the aircraft in exchange for security set at 150 percent of the claims of the

a approuvé les termes d'une mainlevée de la saisie contre la remise d'une sûreté équivalant à 110 pour 100 de la créance réclamée. Pendant le mois de décembre et une partie du mois de janvier 2002, il a entendu les requêtes en saisie et rétention, qu'il a rejetées le 7 mai 2002. Les administrations aéroportuaires et NAV Canada ont interjeté appel et le 20 janvier 2004, la Cour d'appel de l'Ontario a rejeté leur appel.

B. *Inter-Canadien*

Inter-Canadien exploitait sa flotte d'aéronefs en vertu de conventions de bail passées avec les propriétaires en titre des aéronefs, mais elle aussi était propriétaire enregistrée des appareils sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*. Le 27 novembre 1999, elle a cessé ses activités et a mis à pied 90 pour 100 de son personnel. Sa dette envers NAV Canada et les administrations aéroportuaires pour redevances impayées s'élevait alors à 5 millions de dollars environ.

Au début de décembre 1999, les administrations aéroportuaires et NAV Canada ont demandé la saisie et la rétention d'un certain nombre d'aéronefs. Quatre ordonnances de la Cour supérieure du Québec les ont autorisées entre le 8 et le 17 décembre. Avant les requêtes en saisie toutefois, une des intimées, Renaissance Leasing Corporation, avait prétendu résilier son bail conclu avec Inter-Canadien. Les appareils sont quand même demeurés sur le tarmac à l'aéroport de Dorval.

Le 5 janvier 2000, Inter-Canadien a déposé un avis de son intention de présenter une proposition à ses créanciers sous le régime de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*, L.R.C. 1985, ch. B-3. Les créanciers ont rejeté la proposition au mois de mars, constituant rétroactivement le transporteur aérien en faillite en date du 5 janvier. 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 7 juillet 2000, la Cour supérieure a accueilli une demande de mainlevée de la saisie des aéronefs contre la remise d'une sûreté équivalant à 150 pour

19

20

21

22

airport authorities and NAV Canada. On November 9, 2000, Tremblay J., having heard the application on its merits, confirmed the validity of the detention and also held the legal titleholders liable for the amounts owing. His ruling was overturned by a majority decision of the Quebec Court of Appeal, which held 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.

II. Judicial History

A. *Canada 3000*

(1) Ontario Superior Court of Justice (Ground J.)

23 The motions judge concluded that the legal titleholders were not jointly and severally liable for the charges owed to NAV Canada under s. 55 of *CANSCA*. They were not “owners” within the meaning of the Act because none of the aircraft were registered in their name. Nor were any of the titleholders in possession of the aircraft when the charges were incurred. In his view, “the word ‘owner’ in [*CANSCA*] should not be interpreted to include persons who do not have custody or control of the aircraft, do not operate the aircraft, and do not make use of the air navigation services in respect of which the navigation charges are levied”: (2002), 33 C.B.R. (4th) 184, at para. 52.

24 Further, the motions judge concluded that the seizure and detention remedies found in *CANSCA* and the *Airports Act* did not create a lien or security interest that ranked in priority to the ownership or perfected security rights of third parties. He preferred the analogy of a *Mareva* injunction:

I am not persuaded, however, that the legislation granting such detention rights should be interpreted as creating rights against third parties having ownership or perfected security interests in the aircraft such that they, in effect, become liable for the debts of third parties and must extinguish those debts before they can

100 du montant réclamé par les administrations aéroportuaires et NAV Canada. Le 9 novembre 2000, le juge Tremblay, qui avait entendu la requête au fond, a confirmé la validité de la rétention et a statué que les propriétaires en titre étaient tenus au paiement des sommes dues. La Cour d'appel du Québec a infirmé cette décision, les juges majoritaires statuant 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 leur soient remis sans qu'ils aient à payer les redevances dues.

II. Les décisions antérieures

A. *Canada 3000*

(1) Cour supérieure de justice de l'Ontario (le juge Ground)

Le juge des requêtes a 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. Ils n'étaient pas les « propriétaire[s] » au sens de cette Loi parce qu'aucun des aéronefs n'était immatriculé à leur nom. Les propriétaires en titre n'avaient pas non plus la possession des aéronefs lorsque les redevances ont été imposées. À son avis, il ne fallait pas donner au [TRADUCTION] « mot “propriétaire” dans la [*LCSNAC*] une interprétation propre à inclure les personnes qui n'ont pas la garde ou la responsabilité des aéronefs, ne les utilisent pas et n'ont pas recours aux services de navigation aérienne pour lesquels les redevances sont imposées » : (2002), 33 C.B.R. (4th) 184, par. 52.

Le juge des requêtes a aussi conclu que les recours à la saisie et la rétention qu'offrent la *LCSNAC* et la *LCA* ne créaient pas un privilège ou une sûreté ayant préséance sur les droits de propriété ou les sûretés parfaites de tiers. Il a privilégié l'analogie à l'injonction *Mareva* :

[TRADUCTION] Je ne suis pas convaincu, toutefois, qu'il faille considérer que les dispositions conférant de tels droits de rétention ont créé des droits ayant pour effet de rendre des tiers jouissant, à l'égard des aéronefs, d'un droit de propriété ou d'une sûreté parfaite, responsables de dettes auxquelles ils sont étrangers et

enforce their contractual rights to repossess the aircraft or enter into possession of the aircraft to realize on their security. [para. 43]

Accordingly, he dismissed the claims of NAV Canada and the airport authorities.

(2) Ontario Court of Appeal

(a) *Cronk J.A., for the Majority*

Cronk J.A. agreed with the motions judge that the titleholders were not jointly and severally liable under s. 55 of *CANSCA*. A restrictive definition of “owner” excluding legal titleholders was consistent with the user-pay model established by *CANSCA*, the broader regulatory system and the relevant legislative history, all of which demonstrated Parliament’s intent to limit liability to “persons having legal custody and control and persons otherwise in possession of aircraft”: (2004), 69 O.R. (3d) 1, at para. 118.

Cronk J.A. also agreed that the seizure and detention provisions in *CANSCA* and the *Airports Act* do not give the authorities priority over the rights of the titleholders to repossess the aircraft:

I conclude that the remedies under the Detention Provisions, if granted, do not create rights in the Aircraft that rank in priority to the interests in the Aircraft of the Lessors, the legal titleholders to the Aircraft, in the face of a claim for repossession and recovery of the Aircraft by the Lessors. . . . The Detention Provisions are intended to apply to aircraft of persons having legal custody and control or who are otherwise in possession of the aircraft. [para. 190]

In the view of the majority, even if the aircraft had been properly detained, the engines attached to the aircraft and leased to Canada 3000 by two of the respondents could be removed by their respective owners. The appeal of the various authorities was dismissed.

de les obliger à les acquitter pour pouvoir exercer leurs droits contractuels de reprendre possession ou d’entrer en possession des aéronefs en vue de réaliser leur garantie. [par. 43]

Il a donc rejeté les demandes de NAV Canada et des administrations aéroportuaires.

(2) Cour d’appel de l’Ontario

a) *La juge Cronk, pour la majorité*

La juge Cronk a souscrit à l’opinion du juge des requêtes selon laquelle les propriétaires en titre n’étaient pas solidairement responsables en vertu de l’art. 55 de la *LCSNAC*. Elle a estimé qu’une définition restrictive du mot « propriétaire », qui exclut les propriétaires en titre, était conforme au principe de l’utilisateur-payeur établi par la *LCSNAC*, à un cadre réglementaire plus large et à l’historique législatif, qui dans l’ensemble témoignent de l’intention du législateur de limiter la responsabilité aux [TRADUCTION] « personnes qui ont la garde et la responsabilité légales des aéronefs ou aux personnes qui en ont autrement la possession » : (2004), 69 O.R. (3d) 1, par. 118.

La juge Cronk a également souscrit à l’opinion voulant que les dispositions de la *LCSNAC* et la *LCA* relatives à la saisie et la rétention n’attribuent pas aux administrations un droit ayant préséance sur le droit des propriétaires en titre de reprendre possession des aéronefs :

[TRADUCTION] Je conclus qu’en faisant droit aux recours prévus par les dispositions relatives à la rétention, on ne crée pas, sur les aéronefs, de droits ayant préséance sur les droits des locataires, les propriétaires en titre, en cas de demande de reprise de possession des aéronefs par ces derniers. [. . .] Les dispositions relatives à la rétention sont censées s’appliquer aux aéronefs de personnes qui ont la garde et la responsabilité légales des aéronefs ou qui en ont autrement la possession. [par. 190]

La majorité de la Cour d’appel a considéré que même si les aéronefs avaient été légitimement retenus, les moteurs fixés aux aéronefs et loués à Canada 3000 par deux des intimées pouvaient être enlevés par leurs propriétaires respectifs. L’appel des diverses administrations a été rejeté.

25

26

27

28

(b) *Juriansz J. (ad hoc), Dissenting in Part*b) *Le juge Juriansz (ad hoc), dissident en partie*

29

Juriansz J. (*ad hoc*, now J.A.) would have allowed the appeal in respect of the detention remedies. In his view, these remedies focus on the aircraft and not the persons liable to pay. As long as the aircraft is owned or operated by a person liable to pay then it may be the subject of an application to seize and detain it. The fact that other persons may have property interests in the aircraft is of no consequence:

The remedy is “in addition to any other remedy available for the collection” of the outstanding charges. The remedy is not confined to collection of outstanding charges from persons liable for the charges. The remedy is not directed to persons at all, but rather to “aircraft”, and permits the Authorities, under court supervision, to seize, to detain and to refuse to release the aircraft until somebody has satisfied the outstanding charges. [para. 255]

Juriansz J. also held that the detention provisions apply to the leased engines since they were affixed to the aircraft that were subject to the detention remedy.

B. *Inter-Canadian*(1) Quebec Superior Court (Tremblay J.)

30

The motions judge held the titleholders to be jointly and severally liable for the unpaid charges due to NAV Canada under s. 55 of *CANSCA*. *CANSCA* and the *Airports Act* provide for a right to retain the aircraft operated by a party that has not paid its charges. The motions judge relied on arts. 1592 and 1593 of the *Civil Code of Québec*, S.Q. 1991, c. 64, and determined that the authorities’ right of retention of the aircraft took priority over the lessors’ interests: [2000] R.J.Q. 2935.

31

Accordingly, by order dated November 9, 2000, the motions judge confirmed the validity of the

Le juge Juriansz (*ad hoc*) (maintenant juge à la Cour d’appel) aurait accueilli l’appel relativement aux demandes de saisie et de rétention. Selon lui, ce recours vise les aéronefs et non les personnes tenues au paiement des redevances. Dès lors que l’aéronef appartient à une personne tenue de payer des redevances, ou est utilisé par elle, il peut faire l’objet d’une demande de saisie et de rétention. Le fait que d’autres personnes puissent avoir des droits de propriété sur les aéronefs n’entre pas en ligne de compte :

[TRADUCTION] Le recours s’exerce « en sus de tout autre recours visant [le] recouvrement » des redevances en souffrance. Il n’est pas limité au recouvrement de ces redevances auprès des personnes tenues de les payer. Il ne vise aucunement des personnes, mais plutôt les « aéronefs », et il permet aux administrations de saisir et de retenir un aéronef, sous supervision judiciaire, et de refuser de donner mainlevée tant que les redevances n’ont pas été acquittées. [par. 255]

Le juge Juriansz a aussi conclu que les dispositions relatives à la rétention s’appliquaient aux moteurs loués puisqu’ils étaient fixés aux aéronefs faisant l’objet du recours en rétention.

B. *Inter-Canadien*(1) Cour supérieure du Québec (le juge Tremblay)

Le juge des requêtes a statué que les propriétaires en titre sont solidairement responsables du paiement des redevances dues à NAV Canada aux termes de l’art. 55 de la *LCSNAC*. Selon lui, la *LCSNAC* et la *LCA* prévoient le droit de retenir les aéronefs des utilisateurs en défaut de payer les redevances. Il a appuyé sa décision sur les art. 1592 et 1593 du *Code civil du Québec*, L.Q. 1991, ch. 64, et a statué que le droit des administrations de retenir les aéronefs avait priorité sur les droits des locuteurs : [2000] R.J.Q. 2935.

Dans une ordonnance en date du 9 novembre 2000, le juge des requêtes a confirmé la validité des

seizures, and declared the respondents liable to pay the overdue charges.

(2) Quebec Court of Appeal

(a) *Pelletier and Morissette J.J.A., for the Majority*

Pelletier and Morissette J.J.A. reversed the motions judge's decision and absolved the legal titleholders from liability for unpaid service charges to NAV Canada under s. 55 of *CANSCA*. In their view, limiting the definition of "owner" to the enumerated categories in s. 55(2) was the only interpretation consistent with both the English and French versions of the statute and the statutory context. They noted that NAV Canada's interaction is primarily with the user of the aircraft, not the legal titleholders. They concluded, at (2004), 247 D.L.R. (4th) 503, para. 106, that

[TRANSLATION] these aircraft are in no way liable for the debts of Inter-Canadian for the simple reason that they do not belong to this debtor.

Moreover, in their view, neither the airport authorities nor NAV Canada had any right to an order to seize and detain the aircraft in priority to the rights of the legal titleholders. They rejected the motions judge's resort to the *Civil Code*.

(b) *Nuss J.A., Dissenting*

Nuss J.A. concluded that the intention and purpose of the statutory provisions would be defeated if the legal titleholders could obtain release of the aircraft without payment of the charges. However, he limited the liability of a legal titleholder to an obligation to pay the charges incurred in the operation of aircraft of which it is the titleholder:

... the titleholder, to obtain release of its seized aircraft must only pay all the charges, in the use of the airport, incurred (and unpaid) by the operator in the operation of any aircraft owned by the same titleholder. [Emphasis added; para. 145.]

saisies et a déclaré que les intimées étaient tenues au paiement des redevances en souffrance.

(2) Cour d'appel du Québec

a) *Les juges Pelletier et Morissette, pour la majorité*

Les juges Pelletier et Morissette ont infirmé la décision du juge des requêtes et ont dégagé les propriétaires en titre de l'obligation de payer les redevances dues à NAV Canada en vertu de l'art. 55 de la *LCSNAC*. Selon eux, la seule interprétation de la définition de « propriétaire » qui était compatible à la fois avec les versions française et anglaise de la Loi et avec le contexte législatif était celle qui en limitait la portée aux catégories énoncées au par. 55(2). Ils ont signalé que l'interlocuteur de prédilection de NAV Canada était l'utilisateur d'un aéronef, non le propriétaire en titre. Ils ont conclu comme suit à [2004] R.J.Q. 2966, par. 106 :

... ces aéronefs ne sont tenus d'aucune façon aux dettes d'Inter-Canadien pour la simple et bonne raison qu'ils n'appartiennent pas à cette débitrice.

De plus, ils ont estimé que ni les administrations aéroportuaires ni NAV Canada n'avaient droit d'obtenir une ordonnance de saisie et de rétention des aéronefs leur conférant priorité sur les droits des propriétaires en titre. Ils ont jugé non fondé le recours au *Code civil* par le juge des requêtes.

b) *Le juge Nuss, dissident*

Le juge Nuss a conclu qu'il n'est conforme ni à l'intention du législateur ni à l'objet des dispositions législatives que les propriétaires en titre puissent obtenir mainlevée de la saisie des aéronefs sans acquitter les redevances. Toutefois, il a limité la responsabilité des propriétaires en titre au paiement des redevances imposées relativement à l'utilisation des aéronefs dont ils sont propriétaires :

[TRADUCTION] ... pour obtenir mainlevée de la saisie de ses aéronefs, le propriétaire en titre n'a qu'à payer les redevances de services aéroportuaires dues par l'utilisateur qui se rapportent à l'utilisation de tout aéronef appartenant au même propriétaire. [Je souligne; par. 145.]

32

33

34

III. Statutory Provisions

- 35 The statutory provisions are reproduced in the relevant paragraphs of the reasons.

IV. Analysis

- 36 This case is from first to last an exercise in statutory interpretation, and the issues of interpretation are, as always, closely tied to context. The notion that a statute is to be interpreted in light of the problem it was intended to address is as old at least as the 16th century; see *Heydon's Case* (1584), 3 Co. Rep. 7a, 76 E.R. 637. In a more modern and elaborate formulation, it is said that “the words of an Act are to be read in their entire context and in their grammatical and ordinary sense harmoniously with the scheme of the Act, the object of the Act, and the intention of Parliament” (E. A. Driedger, *Construction of Statutes* (2nd ed. 1983), at p. 87).

- 37 As this Court noted in 1915, part of the context is “the condition of things existent at the time of the enactment”: *Grand Trunk Railway Co. of Canada v. Hepworth Silica Pressed Brick Co.* (1915), 51 S.C.R. 81, at p. 88. At the time the measures in question here were enacted, airline insolvencies and bankruptcies had become a fact of life throughout the airline industry. Many of the planes flown in and out of and across Canada were leased to, and flown by, airlines in, or close to, bankruptcy protection. Under the interpretation offered by the respondents and the majority decisions of the Courts of Appeal, the detention remedy would be opposable to everybody but the titleholder, whose aircraft is often the only asset to survive the financial wreckage. Parliament would be taken to have intended a remedy that is least effective when it is most needed. It is more likely that Parliament fully appreciated that in dealing with aircraft flown in and out of jurisdictions under complex leasing arrangements, the only effective collection scheme is to render the aircraft themselves available for seizure, and thereafter to let those interested in them, including legal titleholders, registered owners, sublessors and operators,

III. Les dispositions législatives

Les dispositions législatives applicables sont reproduites dans les paragraphes pertinents des motifs.

IV. Analyse

La présente espèce est, de bout en bout, un exercice d'interprétation des lois, et les questions d'interprétation sont, comme toujours, étroitement liées au contexte. Le précepte suivant lequel une loi doit être interprétée en fonction du problème auquel elle est censée remédier remonte au seizième siècle au moins; voir *Heydon's Case* (1584), 3 Co. Rep. 7a, 76 E.R. 637. Suivant une formulation plus moderne et plus exhaustive, on dit qu'[TRADUCTION] « il faut lire les termes d'une loi dans leur contexte global et en suivant le sens ordinaire et grammatical qui s'harmonise avec l'esprit de la loi, l'objet de la loi et l'intention du législateur » (E. A. Driedger, *Construction of Statutes* (2^e éd. 1983), p. 87).

Comme notre Cour l'a fait remarquer en 1915, le contexte comprend notamment [TRADUCTION] « la situation existant au moment de l'adoption de la loi » : *Grand Trunk Railway Co. of Canada c. Hepworth Silica Pressed Brick Co.* (1915), 51 R.C.S. 81, p. 88. 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. Bon nombre des avions qui survolaient le Canada, y arrivaient ou en partaient, étaient loués et utilisés par des transporteurs près de faire faillite ou en faillite. Suivant l'interprétation proposée par les intimées et retenue dans les décisions des Cours d'appel à la majorité, le recours en rétention serait opposable à tous, sauf aux propriétaires en titre dont les aéronefs constituent souvent les seuls avoirs qui survivent au naufrage financier. Le législateur aurait donc eu l'intention de créer un recours qui perd le plus de son efficacité lorsqu'il est le plus nécessaire. Il est plus probable que le législateur ait été pleinement conscient que, s'agissant d'aéronefs dont l'utilisation transcende les frontières et obéit à des baux complexes, le seul mode de perception efficace consiste à rendre

resolve their dispute about where the money is to come from to pay the debts due to the service providers. I should add that I agree with Juriansz J. that the legal titleholders are not without benefit from the services provided, although the benefit is indirect. Without the day to day flight operations the legal titleholders would have no business. They lease the aircraft intending them to be used in the very activities for which the services are provided. By and large, the legal titleholders are sophisticated corporations. They are knowledgeable about the ways of the industry in which they have chosen to participate.

Part of the important context is the commercial reality of the marketplace where a statute is intended to function. Here the privatized appellants provide services on the basis of a cost-based tariff fixed by regulation. Prior to *CANSCA* and the *Airports Act*, civil air navigation and airport services were provided by the federal government. Central to the statutory scheme is the fact that these service providers are self-funded and intended to be financially viable and independent; see *CANSCA*, ss. 7 and 8; *House of Commons Debates*, March 25, 1996, at pp. 1152-54. The privatized service providers do not possess the financial resources of the Crown. The statutory remedies are clearly intended to promote financial viability within a risky business environment and to make privatization attractive and practicable to potential investors.

Another important commercial fact is that not only are NAV Canada and the airport authorities required to provide services according to a cost-based tariff, but they cannot withhold services from even an obviously failing airline. Pursuant to the lease agreement between Transport Canada and

les aéronefs eux-mêmes saisissables et à laisser ensuite les divers intéressés, dont les propriétaires en titre, les propriétaires enregistrés, les sous-locateurs et les utilisateurs, résoudre leur différend sur la question de savoir qui paiera les sommes dues aux fournisseurs de services. J'ajouterais que je partage l'avis du juge Juriansz selon lequel les propriétaires en titre ne sont pas sans retirer des avantages des services fournis, même si ces avantages sont indirects. Les propriétaires en titre ne pourraient pas exercer leurs activités commerciales sans les opérations aériennes quotidiennes. Ils louent des aéronefs en souhaitant qu'ils servent aux activités mêmes pour lesquelles les services sont fournis. Généralement, les propriétaires en titre sont des sociétés bien informées. Ils sont rompus aux subtilités de l'industrie dans laquelle ils ont décidé de jouer un rôle.

La réalité commerciale de l'entreprise privée à laquelle une loi s'applique constitue un élément de ce contexte important. En l'espèce, les appelantes issues de la privatisation fournissent des services suivant un tarif fixé par règlement et établi en fonction des coûts. 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. L'autofinancement de ces fournisseurs de service constitue un élément fondamental du régime législatif, de même que la volonté qu'ils soient financièrement autonomes et viables : voir les art. 7 et 8 de la *LCSNAC*; *Débats de la Chambre des communes*, 25 mars 1996, p. 1152-1154. Les fournisseurs de services issus de la privatisation ne disposent pas des ressources financières du gouvernement. Les recours prévus par la loi visent donc clairement à favoriser leur viabilité financière dans un secteur commercial risqué et à faire en sorte que la privatisation attire des investisseurs et leur paraisse faisable.

Un autre facteur commercial important est le fait que non seulement NAV Canada et les administrations aéroportuaires sont tenues de fournir leurs services au tarif établi en fonction des coûts, mais elles ne peuvent refuser leurs services même à un transporteur aérien clairement au bord de la

38

39

the Airport Authorities, the airports cannot limit the access of aircraft to their facilities except in cases of bad weather or emergency conditions; see *Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Ground Lease*, s. 8.10.02. Similarly, NAV Canada is obligated under s. 9 of CANSCA to provide all users with its civil air navigation services. This reflects the obligation undertaken by Canada under international agreements; see, e.g., *Air Transport Agreement Between the Government of Canada and the Government of the United States of America*, February 24, 1995 (“USA-Canada Open-Skies Agreement”), Annex I, s. 1.

déconfiture. Les baux conclus entre Transports Canada et les administrations aéroportuaires prévoient que les aéroports ne peuvent restreindre l'accès des aéronefs à leurs installations sauf en cas d'intempéries ou d'urgence; voir le *Bail foncier de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa*, art. 8.10.02. NAV Canada est pareillement tenue, en vertu de l'art. 9 de la LCSNAC, de fournir ses services de navigation aérienne civile à tous les usagers. Ces mesures correspondent aux obligations internationales contractées par le Canada; voir p. ex. l'*Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique*, 24 février 1995 (« Accord ciels ouverts »), Annexe I, art. 1.

40 With these preliminary comments on context (and in particular the vitally important commercial context in which these statutes were designed to operate), I turn to the two major questions raised by the appeals. Firstly are the *legal titleholders* liable for the debt incurred by the registered owners and operators of the failed airlines to the service providers? Secondly, even if they are not so liable, are *the aircraft* to which they hold title subject on the facts of this case to judicially issued seizure and detention orders to answer for the unpaid user charges incurred by Canada 3000 and Inter-Canadian?

A. *Are the Legal Titleholders Jointly and Severally Liable to NAV Canada Under Section 55 of CANSCA for Outstanding Civil Air Navigation Charges?*

41 In my view, on a purposeful interpretation of s. 55, the answer is no. I agree with Ground J. and with the unanimous view of both Courts of Appeal that the legal titleholders are not personally liable for the unpaid charges. Section 55 provides:

55. (1) [Joint and several liability] The owner and operator of an aircraft are jointly and severally liable

Ces observations préliminaires sur le contexte (et en particulier sur le contexte commercial d'importance vitale dans lequel ces lois doivent s'appliquer) m'amènent à l'examen des deux principales questions soulevées dans ces pourvois. Premièrement, les *propriétaires en titre* sont-ils tenus aux dettes contractées envers les fournisseurs de services par les propriétaires enregistrés et usagers des transporteurs aériens défaillants? Et deuxièmement, même s'ils ne sont pas tenus à ces dettes, est-ce que *les aéronefs* dont ils sont propriétaires sont assujettis, dans les circonstances en cause, à des ordonnances judiciaires de saisie et de rétention pour garantir le paiement des redevances imposées à Canada 3000 et Inter-Canadien?

A. *Les propriétaires en titre sont-ils solidairement responsables envers NAV Canada aux termes de l'art. 55 de la LCSNAC relativement aux redevances pour services de navigation aérienne civile en souffrance?*

À mon avis, selon une interprétation téléologique de l'art. 55, la réponse est non. Je souscris à l'opinion du juge Ground et à l'opinion unanime des deux Cours d'appel selon lesquelles les propriétaires en titre n'assument aucune responsabilité personnelle pour les redevances impayées. L'article 55 prévoit ce qui suit :

55. (1) [Solidarité] Le propriétaire et l'utilisateur d'un aéronef sont solidaires du paiement des redevances

for the payment of any charge for air navigation services imposed by the Corporation in respect of the aircraft.

(2) [Meaning of “owner”] In subsection (1), “owner”, in respect of an aircraft, includes

(a) the person in whose name the aircraft is registered;

(b) a person in possession of an aircraft as purchaser under a conditional sale or hire-purchase agreement that reserves to the vendor the title to the aircraft until payment of the purchase price or the performance of certain conditions;

(c) a person in possession of the aircraft as chattel mortgagor under a chattel mortgage; and

(d) a person in possession of the aircraft under a bona fide lease or agreement of hire.

The appellants contend that the word “owner” in s. 55(1) should be given its ordinary meaning to include the legal titleholders. Who, more than they, should be considered an “owner”? The legal titleholders respond that it would be absurd to make them jointly and severally liable for civil air navigation charges related to air operations in which they did not participate, any more than the owner of a rented car should be liable for charges incurred by a renter in using a toll bridge. They point out that the practical effect of NAV Canada’s argument would be mischievous. In this case, for example, Canada 3000 leased a number of aircraft from International Lease Finance Corporation (“ILFC”) based in California, one of the largest aircraft leasing companies in the world. If NAV Canada’s interpretation of s. 55 is 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 the ILFC aircraft leased to Canada 3000, but also to any other aircraft to which ILFC holds title, including aircraft leased to other airlines (e.g. Lufthansa, British Airways or United Airlines). Thus the wreckage created by Canada 3000’s collapse could spread disruption widely and

imposées par la société pour les services de navigation aérienne à l’égard de l’aéronef.

(2) [Définition de « propriétaire »] Pour l’application du paragraphe (1), « propriétaire », relativement à un aéronef, s’entend :

a) de la personne au nom de laquelle l’aéronef est immatriculé;

b) d’une personne qui est en possession de l’aéronef à titre d’acheteur en vertu d’un acte de vente conditionnelle ou d’un acte de location-vente qui laisse au vendeur le titre de propriété de l’aéronef jusqu’au paiement du prix d’achat ou jusqu’à l’accomplissement de certaines conditions;

c) d’une personne qui est en possession de l’aéronef à titre de débiteur hypothécaire en vertu d’une hypothèque sur biens meubles;

d) d’une personne qui est en possession de l’aéronef en vertu d’un bail ou d’un contrat de louage conclu de bonne foi.

Les appelantes soutiennent que le mot « propriétaire », au par. 55(1), doit être pris dans son sens ordinaire et inclure les propriétaires en titre. Qui plus qu’eux peut-on considérer comme des « propriétaire[s] »? Ces derniers objectent qu’il n’est pas plus logique de les rendre solidairement responsables de redevances imposées pour des services de navigation aérienne civile afférents à des opérations de transport aérien auxquelles ils n’ont pas pris part que de tenir le propriétaire d’une voiture louée responsable des droits que verse le locataire qui emprunte un pont à péage. Ils signalent que l’argument de NAV Canada aurait, en pratique, des conséquences pernicieuses. En l’espèce par exemple, Canada 3000 a pris à bail des aéronefs d’International Lease Finance Corporation (« ILFC ») de Californie, l’une des principales sociétés de location d’aéronefs au monde. Si l’interprétation de l’art. 55 proposée par NAV Canada est correcte, cela signifierait que l’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’ILFC loués à Canada 3000 mais aussi à tout autre appareil dont ILFC est propriétaire, y compris aux aéronefs loués à d’autres transporteurs aériens

perhaps unjustifiably trigger a further crisis in other airlines.

(p. ex. Lufthansa, British Airways ou United Airlines). Par conséquent, le naufrage causé par l'effondrement de Canada 3000 pourrait se répercuter largement dans l'industrie et, peut-être, déclencher sans raison une autre crise chez d'autres transporteurs aériens.

43 It seems clear from the statutes and the legislative record that Parliament intended to create a “user-pay” scheme for civil air navigation services, and that the only “users” of the civil air navigation services within the contemplation of the Act are the airlines, not the legal titleholders.

Les lois et l'historique législatif indiquent clairement que le législateur a voulu instituer un régime d'« utilisateur-payeur » en matière de services de navigation aérienne civile et que les seuls « usager[s] » de ces services visés par la loi sont les transporteurs aériens, non les propriétaires en titre.

(1) The Meaning of “Owner”

(1) Le sens de « propriétaire »

44 If s. 55(1) were read in isolation, the ordinary and grammatical meaning of “owner” would include the legal titleholder. However, this Court held, in *Bell ExpressVu Limited Partnership v. Rex*, [2002] 2 S.C.R. 559, 2002 SCC 42, that

Si l'on considérait isolément le par. 55(1), le mot « propriétaire », dans son sens ordinaire et grammatical, inclurait le propriétaire en titre. Toutefois, notre Cour a déclaré ce qui suit dans l'arrêt *Bell ExpressVu Limited Partnership c. Rex*, [2002] 2 R.C.S. 559, 2002 CSC 42 :

one must consider the “entire context” of a provision before one can determine if it is reasonably capable of multiple interpretations. . . .

Il [faut] tenir compte du « contexte global » de la disposition pour pouvoir déterminer si elle est raisonnablement susceptible de multiples interprétations. . .

. . . It is necessary, in every case, for the court charged with interpreting a provision to undertake the contextual and purposive approach set out by Driedger, and *thereafter* to determine if “the words are ambiguous . . .”. [Underlining added; paras. 29-30.]

. . . Il est donc nécessaire, dans chaque cas, que le tribunal appelé à interpréter une disposition législative se livre à l'analyse contextuelle et téléologique énoncée par Driedger, *puis* se demande si [TRADUCTION] « le texte est suffisamment ambigu . . . » [Soulignement ajouté; par. 29-30.]

45 Accordingly, to paraphrase the Court's decision in *Bristol-Myers Squibb Co. v. Canada (Attorney General)*, [2005] 1 S.C.R. 533, 2005 SCC 26, it is necessary to suspend judgment on the precise scope of the word “owner” in s. 55(1) and first to examine the “contextual” elements of the Driedger approach.

Par conséquent, pour paraphraser un autre arrêt de notre Cour, *Bristol-Myers Squibb Co. c. Canada (Procureur général)*, [2005] 1 R.C.S. 533, 2005 CSC 26, il est nécessaire de réserver notre jugement sur la portée exacte du terme « propriétaire » au par. 55(1) et d'examiner d'abord les éléments « contextuels » de la méthode préconisée par Driedger.

(2) Statutory Context of Section 55

(2) Le contexte législatif de l'art. 55

46 Understandably, the appellants lay great emphasis on the fact that s. 55(2) is introduced by the words

Naturellement, les appelantes insistent fortement sur le fait que la version anglaise du par. 55(2) commence par les mots

In subsection (1), “owner”, in respect of an aircraft, includes

followed by a list of four subsections. In the French text, on the other hand, the introductory words are

Pour l'application du paragraphe (1), “propriétaire”, relativement à un aéronef, s'entend

There was, as might be expected, much argument over the words “includes” and “s'entend” in s. 55(2). NAV Canada argues that “includes” expands the definition of owner beyond the enumerated groups and that its ordinary meaning encompasses titleholders. The legal titleholders respond that the sense of “s'entend” in the French text is usually conveyed by the English word “means”, which generally precedes a definition to be construed as exhaustive, and which would therefore exclude them from personal liability.

The English word “includes” may also, depending on the context, precede a list that exhausts the definition; see, e.g., *Dilworth v. Commissioner of Stamps*, [1899] A.C. 99 (P.C.), at pp. 105-6; *R. v. Loblaw Groceteria Co. (Manitoba) Ltd.*, [1961] S.C.R. 138.

In this case, in my view there are three significant reasons for adopting a restrictive interpretation of the word “includes” in s. 55(2), and thereby excluding the legal titleholders from liability under s. 55(1).

Firstly, it is significant that the French version signals a closed list; see Uniform Law Conference of Canada, *Drafting Conventions for the Uniform Law Conference of Canada* (on-line), s. 21(4). The shared meaning is not conclusive when such an interpretation would be contrary to the purpose and intent of the statute, but it is preferred; see *Slaight Communications Inc. v. Davidson*, [1989] 1 S.C.R. 1038, at pp. 1070-72; *Schreiber v. Canada (Attorney General)*, [2002] 3 S.C.R. 269, 2002 SCC 62, at para. 56; and R. Sullivan, *Sullivan and Driedger on the Construction of Statutes* (4th ed. 2002), at pp. 79-90. Further, where one of the linguistic versions is broader than the other, the common meaning favours the more restricted or limited meaning;

In subsection (1), “owner”, in respect of an aircraft, includes

suivis de quatre alinéas, alors que la version française est introduite par l'énoncé suivant :

Pour l'application du paragraphe (1), « propriétaire », relativement à un aéronef, s'entend

Comme on peut le penser, l'emploi des mots « includes » et « s'entend » au par. 55(2) a suscité un débat considérable. NAV Canada soutient que « includes » étend la définition de propriétaire au-delà des catégories énumérées et que son sens ordinaire englobe les propriétaires en titre. Ces derniers répliquent que l'expression française « s'entend » se rend habituellement en anglais par « means », qui introduit généralement une définition qu'il faut considérer comme exhaustive et qui écarterait par conséquent leur responsabilité personnelle.

Le mot anglais « includes » peut également, selon le contexte, introduire une définition exhaustive; voir p. ex. *Dilworth c. Commissioner of Stamps*, [1899] A.C. 99 (C.P.), p. 105-106; *R. c. Loblaw Groceteria Co. (Manitoba) Ltd.*, [1961] R.C.S. 138.

À mon avis, trois raisons importantes militent en l'espèce en faveur d'une interprétation restrictive du mot « includes » au par. 55(2) et écartent par conséquent la responsabilité des propriétaires en titre en vertu du par. 55(1).

Premièrement, le fait que la version française indique une définition fermée est significatif; voir Conférence pour l'harmonisation des lois au Canada, *Protocole de rédaction de la Conférence pour l'uniformisation des lois au Canada* (en ligne), par. 21(4). Même si la signification commune n'est pas déterminante lorsqu'elle irait à l'encontre de l'objet de la loi, elle est préférable; voir *Slaight Communications Inc. c. Davidson*, [1989] 1 R.C.S. 1038, p. 1070-1072; *Schreiber c. Canada (Procureur général)*, [2002] 3 R.C.S. 269, 2002 CSC 62, par. 56; R. Sullivan, *Sullivan and Driedger on the Construction of Statutes* (4^e éd. 2002), p. 79-90. De plus, lorsque l'une des versions a une portée plus large que l'autre, la signification commune favorise

47

48

49

see *Schreiber; R. v. Dubois*, [1935] S.C.R. 378. As the English version is ambiguous, indicating that the list could be exhaustive or expansive depending on the context, the fact that the relatively clear French version signals that “owner” is restricted to the persons listed in s. 55(2) is a factor weighing against NAV Canada’s expansive interpretation.

50

Secondly, I conclude (as did the Courts of Appeal) that interpreting the list enumerated in s. 55(2) as exhaustive of ownership for the purposes of s. 55(1) is consistent with the regulatory scheme as a whole and its legislative history, outlined below. In restricting “owner” to those in possession and legal custody and control of the aircraft, s. 55(2) is brought into conformity with the meaning that the word “owner” carries throughout the interlocking statutes that regulate aeronautics. For example, under the *Canadian Aviation Regulations*, SOR/96-433 (“CARs”), only a person who has legal custody and control may be a registered owner. Sections 55(2)(b) to (d) all explicitly state that the “owner” must be in possession of the aircraft. Also of significance is s. 55(2)(d), which includes as owner someone “in possession of the aircraft under a bona fide lease”. No reference is made therein to the lessor. Parliament put its mind to aircraft leasing agreements and decided that the person in possession of the aircraft is the owner for the purposes of user charges.

51

Thirdly, exclusion of legal titleholders is consistent with Parliament’s manifest intent to limit the scope of liability to “users” of NAV Canada’s civil air navigation services. Section 32 of *CANSCA* authorizes NAV Canada to impose charges only on a “user”, which s. 2(1) of the Act defines as “an aircraft operator.” Part III of *CANSCA* lays out detailed mechanisms through which NAV Canada may impose fees. All of its provisions contemplate that it is the user who will be charged. Section 36(3)(a)(i) states that notice of changes to existing

le sens le plus restreint ou limité; voir *Schreiber; R. c. Dubois*, [1935] R.C.S. 378. Comme la version anglaise est ambiguë puisqu’elle indique que l’énumération pourrait être exhaustive ou ouverte selon le contexte, le fait que la version française relativement claire signale que le mot « propriétaire » se limite aux personnes énumérées au par. 55(2) constitue un facteur militant contre l’interprétation large que fait valoir NAV Canada.

Deuxièmement, je conclus (comme l’ont fait les Cours d’appel) qu’il est conforme à l’ensemble du régime de réglementation et à l’historique de la loi, dont il sera question plus loin, de voir une liste exhaustive dans l’énumération faite au par. 55(2) pour l’application du par. 55(1). En limitant le mot « propriétaire » aux personnes qui sont en possession d’un aéronef et qui en ont la garde et la responsabilité légales, le par. 55(2) s’aligne sur le sens qui est conféré au mot « propriétaire » dans l’ensemble des lois qui régissent l’aéronautique. Par exemple, suivant le *Règlement de l’aviation canadien*, DORS/96-433 (« RAC »), seule une personne qui a la garde et la responsabilité légales d’un aéronef peut en être le propriétaire enregistré. Les alinéas 55(2)(b) à (d) énoncent tous explicitement que le « propriétaire » doit être en possession de l’aéronef. L’alinéa 55(2)(d) revêt aussi une importance particulière car il confère qualité de propriétaire à une personne qui est « en possession de l’aéronef en vertu d’un bail ou d’un contrat de louage conclu de bonne foi ». Il n’y est pas fait mention du locateur. Le législateur a pris en considération les accords de location d’aéronefs et il a décidé que la personne en possession d’un aéronef en est le propriétaire pour les besoins des redevances d’utilisation.

Troisièmement, l’exclusion des propriétaires en titre est conforme à l’intention manifeste du législateur de limiter la portée de la responsabilité aux « usagers » des services de navigation aérienne civile de NAV Canada. L’article 32 de la *LCSNAC* autorise NAV Canada à imposer des redevances uniquement à un « usager », défini comme l’« [e]xploitant d’un aéronef » au par. 2(1). La partie III de la *LCSNAC* prévoit des mécanismes précis à cet égard, et il ressort de toutes ses dispositions que c’est à l’usager que les redevances

charges and notice of new charges must be sent to representative user organizations. Section 37(4) states that NAV Canada must advise representative user organizations once a new charge has been approved. Section 44 limits the right to appeal charges to “any user, group of users or representative organization of users”.

In contrast, titleholders are not provided with notice of rates or accounts of the charges that their aircraft accumulate. In this case, the respondents in the Canada 3000 case were only notified of the \$7.4 million owing to NAV Canada the day before the airline filed for protection under the *CCAA*. Thus Cronk J.A. observed that

the charges scheme of the *CANSCA* does not protect aircraft lessors and secured creditors from the possible imposition by NAV Canada of improper or arbitrary navigation charges precisely because it is not envisaged that such persons will have any liability for such charges. [para. 101]

In summary, in my view, the statutory context supports the exclusion of the legal titleholders from the definition of owner under s. 55 of *CANSCA*.

(3) The Broader Legislative Framework

As stated, aeronautics in Canada is governed by a complex web of statutes, regulations and international conventions. *CANSCA* and the *Airports Act* are part of this broader legislative framework. In *R. v. Ulybel Enterprises Ltd.*, [2001] 2 S.C.R. 867, 2001 SCC 56, the Court emphasized, at para. 52, “the principle of interpretation that presumes a harmony, coherence, and consistency between statutes dealing with the same subject matter”. See also *Bell ExpressVu*, at para. 27.

The policy and practice throughout the federal regulatory scheme is to use the term “owner” to refer to the person in legal custody and control of

sont imposées. Le paragraphe 36(3) énonce que des préavis de révision des redevances existantes ou de nouvelles redevances doivent être envoyés aux organisations représentant les usagers. Aux termes du par. 37(4), NAV Canada doit informer ces organisations lorsqu’une nouvelle redevance a été approuvée. L’article 44 limite le droit d’interjeter appel relativement aux redevances à « l’usager ou l’organisation ou regroupement représentant ses intérêts ».

Les propriétaires en titre, par contre, ne reçoivent pas d’avis concernant la tarification ou le montant des redevances dues à l’égard de leurs aéronefs. En l’espèce, les intimées dans l’affaire Canada 3000 n’ont été informées de l’existence de la créance de 7,4 millions de dollars de NAV Canada que la veille du jour où le transporteur aérien s’est prévalu de la protection de la *LACC*. Ainsi, la juge Cronk a fait remarquer ce qui suit :

[TRADUCTION] [L]e régime de redevances de la *LCSNAC* ne protège pas les locateurs d’aéronefs et les créanciers garantis contre la possibilité que NAV Canada impose des redevances irrégulières ou arbitraires précisément parce qu’il n’est pas prévu que ces personnes soient assujetties à ces redevances. [par. 101]

En résumé, je suis d’avis que le contexte législatif appuie l’idée que les propriétaires en titre soient exclus de la définition de propriétaire à l’art. 55 de la *LCSNAC*.

(3) Le cadre législatif plus général

Comme je l’ai indiqué, au Canada, l’aéronautique est régie par un ensemble complexe de lois, de règlements et de conventions internationales. La *LCSNAC* et la *LCA* font partie de ce cadre législatif élargi. Dans *R. c. Ulybel Enterprises Ltd.*, [2001] 2 R.C.S. 867, 2001 CSC 56, la Cour a mis l’accent, au par. 52, sur le « principe d’interprétation qui présume l’harmonie, la cohérence et l’uniformité entre les lois traitant du même sujet ». Voir aussi *Bell ExpressVu*, par. 27.

Dans tout le régime de réglementation fédéral en cause, le mot « propriétaire » renvoie en principe et en pratique à la personne qui a la garde et

52

53

54

55

the aircraft, not the legal titleholder. The *CARs*, for example, define owner as “the person who has legal custody and control of the aircraft” (s. 101.01(1)). The *Aeronautics Act* refers only to “registered owners” and, under s. 4.4(5), only the operator or *registered* owner may face liability for charges imposed under that Act. Section 3(1) defines a registered owner as the person to whom a certificate of registration has been issued and the *CARs* make clear that an aircraft may only be registered by an owner who, again, must have legal custody and control of the aircraft; see ss. 202.15 to 202.17. Section 2(2) of *CANSCA* itself states that “[u]nless a contrary intention appears, words and expressions used in this Act have the same meaning as in subsection 3(1) of the *Aeronautics Act*.” I appreciate that arguments are available to counter these points but in my view the legal titleholders have the better side of the debate.

la responsabilité légales de l’aéronef, non au propriétaire en titre. Le *RAC*, par exemple, définit le propriétaire comme étant « [d]ans le cas d’un aéronef, la personne qui en a la garde et la responsabilité légales » (par. 101.01(1)). Dans la *Loi sur l’aéronautique*, il n’est question que des « propriétaires enregistrés », et le par. 4.4(5) énonce que seul l’utilisateur ou le propriétaire *enregistré* peut être tenu responsable du paiement des redevances imposées en vertu de cette Loi. Au paragraphe 3(1), le propriétaire enregistré est défini comme le titulaire d’une marque d’immatriculation d’aéronef, et il ressort clairement du *RAC* qu’un aéronef ne peut être immatriculé que par un propriétaire qui, encore une fois, doit avoir la garde et la responsabilité légales de l’aéronef; voir les art. 202.15 à 202.17. Le paragraphe 2(2) de la *LCSNAC* lui-même énonce que « [à] moins d’indication contraire du contexte, les termes utilisés dans la présente loi s’entendent au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur l’aéronautique*. » Je suis conscient qu’on peut opposer des arguments à chacun de ces points, mais j’estime que la position des propriétaires en titre est plus défendable.

56

Internationally, the *Convention on International Civil Aviation*, December 7, 1944, Can. T.S. 1944 No. 36 (the “Chicago Convention”), does not require legal title to correspond with registered ownership. Article 19 states that registration shall be in accordance with the laws of the contracting State. It is common ground that, by virtue of ss. 202.15, 202.16 and 202.17 of the *CARs*, an aircraft may only be registered in the Canadian Civil Aircraft Register by the “owner” of the aircraft as that term is defined under s. 101.01(1) of the *CARs*, and that that person is the entity having legal custody and control of the aircraft. Thus an airline operating aircraft in Canada under a long-term lease is named on the Certificate of Registration as “owner” of the aircraft, notwithstanding that title is actually held by the lessor; see D. H. Bunker, *Canadian Aviation Finance Legislation* (1989), at p. 764. We have been given no reason why the privatization legislation should be held to depart so strikingly from Canadian regulatory practice.

Au plan international, la *Convention relative à l’aviation civile internationale*, 7 décembre 1944, R.T. Can. 1944 n° 36 (la « Convention de Chicago »), n’exige pas que le titre de propriété corresponde à l’immatriculation. L’article 19 énonce que l’immatriculation dans un État contractant s’effectue conformément à ses lois. Il est bien établi qu’aux termes des art. 202.15, 202.16 et 202.17 du *RAC*, un aéronef ne peut être inscrit au Registre des aéronefs civils canadiens que par son « propriétaire », au sens de la définition énoncée au par. 101.01(1) du *RAC*, et cette personne est l’entité qui en a la garde et la responsabilité légales. Ainsi, un transporteur aérien utilisant un aéronef au Canada en vertu d’un bail à long terme est désigné comme le « propriétaire » de l’aéronef au certificat d’immatriculation, bien que le détenteur réel du titre de propriété soit le locateur; voir D. H. Bunker, *Canadian Aviation Finance Legislation* (1989), p. 764. On n’a évoqué devant nous aucun motif justifiant de considérer que les lois opérant privatisation s’écarteraient de façon aussi marquée du cadre réglementaire canadien.

(4) Legislative History

Though of limited weight, Hansard evidence can assist in determining the background and purpose of legislation; *Rizzo & Rizzo Shoes Ltd. (Re)*, [1998] 1 S.C.R. 27, at para. 35; *R. v. Morgentaler*, [1993] 3 S.C.R. 463, at p. 484. In this case, it confirms Parliament's apparent intent to exclude legal titleholders from personal liability for air navigation charges. The legislative history and the statute itself make it clear that Parliament did not intend *CANSCA* to replace or override the existing regulatory framework but rather to fit cohesively within it. In introducing *CANSCA*, the Minister of Transport stated that the *Aeronautics Act*, which establishes the essential regulatory framework to maintain safety in the aviation industry, "will always take precedence over the commercialization legislation" (*House of Commons Debates*, March 25, 1996, at p. 1154). In the Ontario Court of Appeal, Cronk J.A. highlighted a number of other instances where government spokespersons emphasized to Members of Parliament that *CANSCA* was to fit within the existing regulatory framework which generally favours the narrow meaning of "owner"; see, e.g., *House of Commons Debates*, May 15, 1996, at p. 2834; May 29, 1996, at p. 3144; June 4, 1996, at pp. 3394 and 3410; and *Debates of the Senate*, vol. 135, 2nd Sess., 35th Parl., June 10, 1996, at pp. 588-89.

In 1985, during passage of the *Aeronautics Act*, a concern was raised in Parliament that liability under s. 4.4(5) (that Act's liability provision) could extend to legal titleholders. In response, the Government inserted the term "registered owner". The Parliamentary Secretary to the Minister of Transport specifically stated that the change was made to ensure that liability did not extend to those who had a security or other financial interest in the aircraft; *House of Commons Debates*, vol. IV, 1st Sess., 33rd Parl., June 20, 1985, at pp. 6065-66.

In 1996, the Government considered Bill C-20 (which became *CANSCA*) as it transferred the

(4) L'historique législatif

Bien que sa valeur probante soit restreinte, la transcription des débats parlementaires peut servir à déterminer le contexte et l'objet d'un texte législatif; *Rizzo & Rizzo Shoes Ltd. (Re)*, [1998] 1 R.C.S. 27, par. 35; *R. c. Morgentaler*, [1993] 3 R.C.S. 463, p. 484. En l'espèce, elle confirme l'intention évidente du législateur d'exclure la responsabilité personnelle des propriétaires en titre à l'égard des redevances pour la navigation aérienne. L'historique législatif et la *LCSNAC* elle-même montrent clairement que 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. Lorsqu'il a présenté la *LCSNAC*, le ministre des Transports a déclaré que la *Loi sur l'aéronautique*, qui fournit le cadre réglementaire essentiel pour assurer la sécurité dans l'industrie aéronautique, « aura toujours préséance sur la loi prévoyant la commercialisation » (*Débats de la Chambre des communes*, 25 mars 1996, p. 1154). La juge Cronk de la Cour d'appel de l'Ontario a signalé d'autres interventions de porte-parole du gouvernement assurant les députés que la *LCSNAC* devait s'inscrire dans le cadre réglementaire existant qui retient généralement le sens étroit du mot « propriétaire »; voir p. ex. *Débats de la Chambre des communes*, 15 mai 1996, p. 2834; 29 mai 1996, p. 3144; 4 juin 1996, p. 3394 et 3410, et *Débats du Sénat*, vol. 135, 2^e sess., 35^e lég., 10 juin 1996, p. 588-589.

En 1985, au cours de l'adoption de la *Loi sur l'aéronautique*, des députés ont craint que la responsabilité imposée par le par. 4.4(5) (la disposition relative à la responsabilité) puisse s'étendre aux propriétaires en titre des aéronefs. C'est pourquoi le gouvernement a ajouté l'expression « propriétaire enregistré ». Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports a explicitement précisé que cette modification visait à écarter la possibilité que soit retenue la responsabilité des titulaires d'une sûreté ou d'un autre intérêt financier sur un aéronef; voir *Débats de la Chambre des communes*, vol. IV, 1^{re} sess., 33^e lég., 20 juin 1985, p. 6065-6066.

Le projet de loi C-20 (devenu la *LCSNAC*) transférant de Transports Canada à NAV Canada

57

58

59

operation of the civil navigation system from Transport Canada to NAV Canada. The Clause by Clause Analysis brief presented to the Senate Committee explained that s. 55 is based on the wording of the equivalent section of the *Aeronautics Act* which, as stated, restricts “owner” to *registered* owner; see “Clause by Clause Analysis for the *Civil Air Navigation Services Commercialization Act*”, as presented to the Senate Committee on Transport and Communications, at pp. 51-52. However, the textual discrepancy noted above was not addressed.

(5) Conclusion on the Section 55 Issue

60 A purposive interpretation of s. 55 that takes into account the foregoing considerations compels rejection of the position urged by NAV Canada. Moreover, and importantly, the narrow interpretation of “owner” in s. 55(1) conforms with common sense. It would be a severe disruption to the functioning of the airline industry if, as a result of Canada 3000’s failure to pay its charges, NAV Canada could seize and detain an aircraft operated by, for example, Air Canada. There is no reason to think Parliament intended to let the damage caused by a failed airline expand beyond that airline’s fleet of aircraft.

61 Accordingly, applying Driedger’s contextual approach to s. 55(1) of *CANSCA*, I agree with the Courts of Appeal that the titleholders of the aircraft are *not* jointly and severally liable for the charges due to NAV Canada. They are not “owners” within the meaning of that section.

B. *The Detention Remedy*

62 If the legal titleholders are not directly liable for the charges due to the service providers, they argue that it would be unfair and contradictory to hold their aircraft hostage for the payment. Section 56 of *CANSCA* and s. 9 of the *Airports Act* should be

l’exploitation du système de navigation civile a été examiné en 1996. L’analyse article par article du projet de loi présentée au comité sénatorial expliquait que le libellé de l’art. 55 s’inspirait de celui des dispositions analogues prévues par la *Loi sur l’aéronautique*, lesquelles, comme on l’a indiqué, limitent la notion de « propriétaire » à celle de propriétaire *enregistré*; voir [TRADUCTION] « Analyse article par article de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* », présentée au Comité permanent des transports et des communications du Sénat, p. 51-52. Toutefois, la formulation différente signalée précédemment n’a pas été expliquée.

(5) Conclusion pour la question relative à l’art. 55

Une interprétation téléologique de l’art. 55 tenant compte des considérations qui précèdent m’oblige à rejeter la solution que NAV Canada nous presse de retenir. En outre, il importe de signaler qu’une interprétation restrictive du mot « propriétaire » au par. 55(1) relève du bon sens. On perturberait gravement le fonctionnement de l’industrie du transport aérien si, en raison du défaut de Canada 3000 d’acquitter ses redevances, on permettait à NAV Canada de saisir et de retenir un avion utilisé, par exemple, par Air Canada. Rien ne nous autorise à penser que le législateur voulait que l’échec d’un transporteur aérien se répercute au-delà de la flotte de ce transporteur.

L’application, au par. 55(1) de la *LCSNAC*, de la méthode contextuelle préconisée par Driedger m’amène donc à conclure, comme le font les Cours d’appel, que les propriétaires en titre d’aéronefs *ne* sont *pas* solidairement tenus au paiement des redevances dues à NAV Canada. Ils ne sont pas des « propriétaires » au sens de cette disposition.

B. *Le recours en rétention*

Les propriétaires en titre soutiennent que s’ils ne sont pas directement tenus au paiement des redevances dues aux fournisseurs de services, il serait injuste et illogique de prendre leurs aéronefs en gage pour garantir le paiement. Les propriétaires

interpreted consistently with s. 55(1) of *CANSCA*, the legal titleholders argue, and their right to repossess the aircraft on termination of the lease should take priority over the statutory remedy.

On the other hand, Nuss J.A., dissenting in the Quebec Court of Appeal, put the contrary position:

If the titleholder could obtain release of the seized aircraft without the payment of the outstanding charges or providing security, the intention and purpose of the Detention Provisions enacted by Parliament would be defeated. This is so because the debt is constituted of charges incurred by the operator of the aircraft (who is often, as in this case, the registered owner) and not by the titleholder. Thus, if the contention of [the titleholders] were to prevail, the titleholder, who is neither the operator nor the “owner” within the meaning of the statutes, could always obtain release of the aircraft and the charges would not be paid. The recourse provided by Parliament would, inevitably, be of no avail. [para. 126]

I believe that Nuss J.A. is correct on this point.

The relevant provisions, which authorize applications to a superior court judge of the province in which any aircraft owned or operated by the person liable to pay the charge or amount is situated, are expressed in the two statutes in similar terms.

Section 56 of *CANSCA* provides:

56. (1) [Seizure and detention of aircraft] In addition to any other remedy available for the collection of an unpaid and overdue charge imposed by the Corporation for air navigation services, and whether or not a judgment for the collection of the charge has been obtained, the Corporation may apply to the superior court of the province in which any aircraft owned or operated by the person liable to pay the charge is situated for an order, issued on such terms as the court considers appropriate, authorizing the Corporation to seize and detain any such aircraft until the charge is paid or a bond or other security for the unpaid and overdue amount in a form satisfactory to the Corporation is deposited with the Corporation.

(2) [Application may be *ex parte*] An application for an order referred to in subsection (1) may be made

en titre affirmant que les art. 56 de la *LCSNAC* et 9 de la *LCA* devraient être interprétés dans le sens du par. 55(1) de la *LCSNAC*, et que leur droit de reprendre possession des aéronefs sur résiliation du bail devrait avoir préséance sur le recours prévu par la Loi.

Le juge Nuss par contre, qui était dissident en Cour d’appel du Québec, soutient le contraire :

[TRADUCTION] Il irait à l’encontre de l’objet des dispositions relatives à la rétention édictées par le législateur que le propriétaire en titre puisse obtenir mainlevée de la saisie sans avoir à payer les redevances dues ou à remettre une sûreté. En effet, la dette se compose de redevances encourues par l’utilisateur des aéronefs (qui en est souvent le propriétaire enregistré, comme en l’espèce) et non par leur propriétaire en titre. Ainsi, si l’argument des propriétaires en titre devait prévaloir le propriétaire en titre, qui n’est ni utilisateur ni « propriétaire » au sens des lois, pourrait toujours obtenir mainlevée, et les redevances ne seraient pas acquittées. Inévitablement, le recours prévu par le législateur ne servirait à rien. [par. 126]

Je pense que le juge Nuss a raison sur ce point.

Les dispositions pertinentes, qui autorisent les demandes à un juge de la juridiction supérieure de la province où se trouve l’aéronef dont le défaillant est propriétaire ou usager, ont un libellé analogue dans les deux lois.

L’article 56 de la *LCSNAC* prévoit ce qui suit :

56. (1) [Saisie et détention] À défaut de paiement ou en cas de retard de paiement des redevances qu’elle impose pour les services de navigation aérienne, la société peut, en sus de tout autre recours visant leur recouvrement et indépendamment d’une décision judiciaire à cet égard, demander à la juridiction supérieure de la province où se trouve l’aéronef dont le défaillant est propriétaire ou usager de rendre, aux conditions que la juridiction estime indiquées, une ordonnance l’autorisant à saisir et à retenir l’aéronef jusqu’au paiement des redevances ou jusqu’au dépôt d’une sûreté — cautionnement ou autre garantie qu’elle juge satisfaisante — équivalente aux sommes dues.

(2) [Demande sans préavis] Dans les mêmes circonstances, la société peut, si elle est fondée à croire

63

64

65

ex parte if the Corporation has reason to believe that the person liable to pay the charge is about to leave Canada or take from Canada any aircraft owned or operated by the person.

(3) [Release] The Corporation shall release from detention an aircraft seized under this section if

(a) the amount in respect of which the seizure was made is paid;

(b) a bond or other security in a form satisfactory to the Corporation for the amount in respect of which the seizure was made is deposited with the Corporation; or

(c) an order of a court directs the Corporation to do so.

66

Section 9 of the *Airports Act*, under which the airport authorities bring their seizure and detention applications, is to the same effect.

9. (1) [Seizure and detention for fees and charges] Where the amount of any landing fees, general terminal fees or other charges related to the use of an airport, and interest thereon, set by a designated airport authority in respect of an airport operated by the authority has not been paid, the authority may, in addition to any other remedy available for the collection of the amount and whether or not a judgment for the collection of the amount has been obtained, on application to the superior court of the province in which any aircraft owned or operated by the person liable to pay the amount is situated, obtain an order of the court, issued on such terms as the court considers necessary, authorizing the authority to seize and detain aircraft.

(2) [Idem] Where the amount of any fees, charges and interest referred to in subsection (1) has not been paid and the designated airport authority has reason to believe that the person liable to pay the amount is about to leave Canada or take from Canada any aircraft owned or operated by the person, the authority may, in addition to any other remedy available for the collection of the amount and whether or not a judgment for the collection of the amount has been obtained, on *ex parte* application to the superior court of the province in which any aircraft owned or operated by the person is situated, obtain an order of the court, issued on such terms as the court considers necessary, authorizing the authority to seize and detain aircraft.

(3) [Release on payment] Subject to subsection (4), except where otherwise directed by an order of a court,

que le défaillant s'apprête à quitter le Canada ou à en retirer un aéronef dont il est propriétaire ou usager, procéder à la même demande *ex parte*.

(3) [Mainlevée] La société donne mainlevée de la saisie après paiement des sommes dues, contre remise d'une sûreté — cautionnement ou autre garantie qu'elle juge satisfaisante — équivalente aux sommes dues ou si la juridiction lui ordonne de le faire.

L'article 9 de la *LCA*, sur lequel sont fondés les recours en saisie et rétention des administrations aéroportuaires, comporte des dispositions similaires.

9. (1) [Saisie] À défaut de paiement des frais fixés par elle — frais généraux d'aérogare ou d'atterrissage ou toute redevance se rapportant à l'utilisation d'un aéroport, ainsi que les intérêts y afférents —, l'administration aéroportuaire désignée peut, en sus de tout autre recours visant leur recouvrement et indépendamment d'une décision judiciaire à cet égard, demander à la juridiction supérieure de la province où se trouve l'aéronef dont le défaillant est propriétaire ou utilisateur de rendre une ordonnance l'autorisant à saisir et à retenir l'aéronef, aux conditions que la juridiction estime nécessaires.

(2) [Demande sans préavis] Dans les mêmes circonstances, l'administration aéroportuaire désignée peut, si elle est en outre fondée à croire que le défaillant s'apprête à quitter le Canada ou à en retirer un aéronef dont il est propriétaire ou utilisateur, procéder à la même demande *ex parte*.

(3) [Mainlevée] Sauf ordonnance contraire de la juridiction, l'administration aéroportuaire désignée

a designated airport authority is not required to release from detention an aircraft seized under subsection (1) or (2) unless the amount in respect of which the seizure was made is paid.

(4) [Release on security] A designated airport authority shall release from detention an aircraft seized under subsection (1) or (2) if a bond, suretyship or other security in a form satisfactory to the authority for the amount in respect of which the aircraft was seized is deposited with the authority.

(5) [Same meaning] Words and expressions used in this section and section 10 have the same meaning as in the *Aeronautics Act*.

According to these provisions, the airport authorities or NAV Canada (upon obtaining a court order) may take possession of an aircraft and detain it. The aircraft must be either “owned” or “operated” by a person who is liable to pay. Either is a sufficient basis for an application.

The key difference between the joint and several liability provisions in s. 55 of *CANSCA* and the detention remedy provided for in s. 56 of *CANSCA* and s. 9 of the *Airports Act* is that the seizure and detention remedy lies against the aircraft. Whereas s. 55 identifies a group of *persons* who are made legally liable for the amounts owing, the detention remedy has a different focus. It provides for a right to possess *aircraft* until the debt is paid or security provided.

The legal titleholders argue that the claim of NAV Canada and the airport authorities to detain the aircraft must yield to their right under their respective leases to repossession. They liken the seizure and detention remedies to a *Mareva* injunction, in which the assets are frozen while various parties work out their respective entitlements; see *Aetna Financial Services Ltd. v. Feigelman*, [1985] 1 S.C.R. 2. However, in my view, there is no need to resort to analogies, especially loose analogies (e.g. *Mareva* injunctions are interlocutory, whereas the detention remedy is available whether or not a judgment for the collection of the charge or amount has been obtained. Moreover, *Mareva* injunctions are directed at persons (*Aetna Financial Services*,

n’est pas tenue de donner mainlevée de la saisie tant que les sommes dues n’ont pas été acquittées.

(4) [Sûretés] L’administration aéroportuaire désignée donne cependant mainlevée contre remise d’une sûreté — cautionnement ou autre garantie qu’elle juge satisfaisante — équivalente aux sommes dues.

(5) [Terminologie] Les termes du présent article et de l’article 10 s’entendent au sens de la *Loi sur l’aéronautique*.

Selon ces dispositions, les administrations aéroportuaires ou NAV Canada peuvent (après obtention d’une ordonnance) prendre possession d’un aéronef et le retenir. Le défaillant doit être le « propriétaire » ou l’« utilisateur » de l’aéronef; l’une ou l’autre qualité suffit pour fonder le recours.

La différence fondamentale entre les dispositions relatives à la solidarité à l’art. 55 de la *LCSNAC* et le recours en rétention prévu à l’art. 56 de la même Loi et à l’art. 9 de la *LCA* tient à ce que le recours à la saisie et à la rétention s’exerce sur l’aéronef. Alors que l’art. 55 indique un groupe de *personnes* tenues légalement responsables du paiement des redevances dues, le recours en rétention vise un autre objet. Il donne droit à la prise de possession de l’aéronef jusqu’au paiement de la dette ou au dépôt d’une sûreté.

Les propriétaires en titre soutiennent que le droit à la reprise de possession qui leur est conféré par leurs baux respectifs a préséance sur le droit de NAV Canada et des administrations aéroportuaires de retenir les aéronefs. Ils comparent le recours en saisie et en rétention à l’injonction *Mareva* qui a pour effet d’immobiliser les biens pendant que les parties dénouent l’écheveau de leurs droits respectifs; voir *Aetna Financial Services Ltd. c. Feigelman*, [1985] 1 R.C.S. 2. J’estime toutefois qu’il est inutile de recourir à des analogies, et encore moins à des analogies vagues (p. ex. l’injonction *Mareva* est un recours interlocutoire, alors que le recours en rétention est exercé indépendamment d’une décision judiciaire. De plus, l’injonction *Mareva* vise

67

68

69

at pp. 25-26), whereas the seizure and detention remedy targets the aircraft itself).

des personnes (*Aetna Financial Services*, p. 25-26) alors que le recours en saisie et en rétention vise l'aéronef lui-même).

70

The CARs, adopted pursuant to the *Aeronautics Act*, provide that an “operator” in respect of an aircraft “means the person that has possession of the aircraft as owner, lessee or otherwise” (s. 101.01(1)). At the dates of the applications for seizure and detention orders, Canada 3000 and Inter-Canadian were still the *registered* owners of the aircraft. Accordingly, if the Court is to read the words of the detention remedy in the context of the realities of this industry previously discussed, it seems to me that those remedies must be available against the aircraft of Canada 3000 (except any aircraft already repossessed by the titleholder prior to the CCAA application on November 8, 2001) and Inter-Canadian. (Once a titleholder reclaims possession, it becomes an operator in possession within s. 55(1) of *CANSCA*. However, as its possession post-dates the charges, no personal liability is incurred on that account.)

Le RAC pris aux termes de la *Loi sur l'aéronautique* prévoit qu'un « utilisateur », dans le cas d'un aéronef, est « la personne qui a la possession de l'aéronef, notamment à titre de propriétaire ou de locataire » (par. 101.01(1)). Aux dates des demandes de saisie et des ordonnances de rétention, Canada 3000 et Inter-Canadien étaient encore les propriétaires *enregistrés* des aéronefs. Par conséquent, si la Cour doit examiner les termes prévoyant le recours en rétention dans le contexte de cette industrie, tel qu'exposé précédemment, il me semble que ces recours doivent pouvoir être exercés à l'égard des aéronefs de Canada 3000 (exception faite des aéronefs dont le propriétaire en titre avait déjà repris possession avant le 8 novembre 2001, date de la demande fondée sur la *LACC*) et de ceux d'Inter-Canadien. (Dès qu'un propriétaire en titre reprend possession d'un aéronef, il devient un usager qui en a la possession au sens du par. 55(1) de la *LCSNAC*. Cependant, comme sa possession est postérieure à l'imposition des redevances, il n'est pas tenu personnellement au paiement de ces redevances.)

71

It is difficult to endorse the indignation of the legal titleholders with respect to detention of their aircraft until payment is made for debts due to the service providers. They are sophisticated corporate players well versed in the industry in which they have chosen to invest. The detention remedies do not affect their ultimate title. Investors who have done their due diligence will recognize that detention remedies have deep roots in the transport business. In *The Emilie Millon*, [1905] 2 K.B. 817 (“*Mersey Docks*”), for example, the English Court of Appeal examined a statute that stipulated that the Mersey Docks and Harbour Board could cause a ship to be detained until all harbour and tonnage payments had been made despite the fact that the ownership of the ship did not correspond to the debtor who had incurred the charges. The ruling in that case reflects the traditional scope of this type of remedy (at p. 821):

Il est difficile d'accepter que les propriétaires en titre s'indignent que leurs aéronefs soient retenus jusqu'à l'acquittement des créances des fournisseurs de services. Il s'agit d'entreprises bien informées et bien au fait de l'industrie dans laquelle elles ont choisi d'investir. Les recours en rétention ne portent pas atteinte à leur titre de propriété. Les investisseurs ayant fait preuve de diligence raisonnable n'ignoreront pas que les recours en rétention s'exercent depuis longtemps dans l'industrie du transport. Dans l'arrêt *The Emilie Millon*, [1905] 2 K.B. 817 (« *Mersey Docks* »), par exemple, la Cour d'appel anglaise a examiné une loi permettant au Mersey Docks and Harbour Board de retenir un navire jusqu'au paiement des droits de port et de tonnage, bien que le débiteur de ces frais ne fût pas le propriétaire du navire. La décision rendue dans cette affaire rend compte de la portée traditionnelle des recours de ce genre (p. 821) :

The Mersey Docks and Harbour Board have a right by statute to detain the vessel until the dock tonnage rates and harbour rates are paid. That is an express statutory right, and the board have nothing to do with any sale of the vessel to a purchaser. That is a matter which only concerns those who are interested in the vessel. It does not concern the board. The board are entitled to detain the vessel, whoever is the owner, until the rates are paid. The order appealed against deprives them of that right, and without their consent purports to give them an option to try and make some claim to a lien upon or right against the fund in priority to other claimants. The board have no such lien or right. If this vessel had been allowed to leave the dock, the board would have been left to make a futile claim against the fund in court. [Emphasis added.]

This type of provision is not uncommon in the airline business, see, e.g., decisions under a differently worded U.K. Act such as *Channel Airways Ltd. v. Manchester Corp.*, [1974] 1 Lloyd's Rep. 456 (Q.B.), at p. 461, in which it was held that the *Manchester Corporation Act* “mean[t] what it sa[id]”, and that the city could detain aircraft in respect of which charges had been incurred until those charges had been paid. The legal titleholders face this problem on the other side of the Atlantic. It is a risk they manage there. No reason was given as to why they cannot manage it here.

The legal titleholders are in a better position to protect themselves against this type of loss than are the airport authorities and NAV Canada. The legal titleholders can select which airlines they are prepared to deal with and negotiate appropriate security arrangements as part of their lease transactions with the airlines. In the case of the aircraft at issue in these appeals, many if not all of the leases provided for substantial security deposits. For example, the total amount posted by Canada 3000 to the ILFC as security deposits for airport fees and charges was approximately \$15,305,500. It is unnecessary to catalogue all of the possible security arrangements, but these deposits demonstrate a legal titleholder's ability to negotiate protection at a time when the airline is solvent to cover the amounts in overdue charges that the airline may

[TRADUCTION] Le Mersey Docks and Harbour Board est légalement autorisé à retenir le navire jusqu'à l'acquittement des droits de port et de tonnage. Il s'agit d'un droit expressément conféré par la loi, et le Board n'a rien à voir avec la vente du navire, qui ne concerne que ceux qui détiennent un intérêt sur ce navire. Le Board est étranger à cette mesure. Il a le droit de retenir le navire, quel qu'en soit le propriétaire, jusqu'à ce que les droits soient payés. L'ordonnance portée en appel le prive de ce droit et, sans qu'il y ait consenti, elle lui donne la possibilité de tenter de revendiquer un quelconque privilège ou droit lui permettant d'être payé par préférence aux autres sur le produit consigné de la vente. Le Board ne possède pas de tel privilège ou droit. Si le navire avait été autorisé à quitter le port, il ne serait plus resté au Board qu'à présenter au tribunal une réclamation futile sur le produit consigné de la vente. [Je souligne.]

Une disposition de ce genre n'est pas inhabituelle dans le commerce du transport aérien, voir p. ex. les décisions rendues en application d'une loi du Royaume-Uni formulée différemment telles *Channel Airways Ltd. c. Manchester Corp.*, [1974] 1 Lloyd's Rep. 456 (Q.B.), p. 461, dans laquelle la Cour a déclaré que la *Manchester Corporation Act* [TRADUCTION] « dit ce qu'elle veut dire » et a statué que la ville pouvait retenir un aéronef jusqu'au paiement des redevances imposées à son égard. Les propriétaires en titre sont aux prises avec ce problème de l'autre côté de l'Atlantique. Là-bas, c'est un risque qu'ils gèrent. Ils n'ont pas indiqué pourquoi ils ne peuvent le gérer ici.

Les propriétaires en titre peuvent mieux se protéger contre les pertes de ce genre que les administrations aéroportuaires ou NAV Canada. Ils sont en mesure de choisir les transporteurs aériens avec lesquels ils sont disposés à traiter et d'inclure des garanties acceptables dans les baux qu'ils négocient avec les transporteurs aériens. Dans le cas des aéronefs en cause dans ces appels, bon nombre des baux, sinon la totalité, prévoyaient des dépôts de garantie substantiels. Par exemple, le montant total du dépôt fourni par Canada 3000 pour protéger ILFC contre le non-paiement des redevances aéroportuaires s'élevait à environ 15 305 500 dollars. Il n'est pas nécessaire de dresser l'inventaire de toutes les formules de garantie possibles, mais ces dépôts démontrent que les propriétaires en titre peuvent négocier des mesures de protection avec

eventually be required to pay to the statutory service providers.

les transporteurs aériens lorsque ceux-ci sont solvables afin de couvrir les montants des redevances en souffrance que le transporteur aérien peut éventuellement être requis de payer aux fournisseurs de services prévus par la loi.

73

I agree with Cronk J.A. (at para. 133) that the detention remedy under the statutes is subject to several constraints: (i) the remedy is not automatic and requires prior court authorization; (ii) the remedy is discretionary and may be subject to such terms as the court considers necessary; (iii) under s. 9(3) of the *Airports Act* and s. 56(3)(c) of *CANSCA*, 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; (iv) in any event, an authority that obtains an order under the detention provisions is required to release a detained aircraft upon payment of the outstanding amount or charges in respect of which the seizure was made or upon the provision of acceptable security therefor (ss. 9(3) and 9(4) of the *Airports Act* and ss. 56(1) and 56(3) of *CANSCA*); and (v) an order is not available under the detention provisions if the aircraft in respect of which the order is sought is exempt from seizure and detention under provincial law (s. 10(1) of the *Airports Act* and s. 57(1) of *CANSCA*) or, in the case of the *Airports Act*, under a regulation made by the Governor in Council (s. 10(2)).

Je suis d'accord avec la juge Cronk qui expose (au par. 133) les nombreuses restrictions applicables au recours en rétention prévu par la loi : (i) ce recours n'est pas automatique et doit être autorisé par la cour; (ii) il est discrétionnaire et le tribunal peut l'assujettir aux conditions qu'il estime nécessaires, (iii) aux termes des par. 9(3) de la *LCA* et 56(3) de la *LCSNAC*, le tribunal peut aussi limiter la durée de la saisie en ordonnant à l'administration en cause de donner mainlevée avant le paiement de la somme pour laquelle l'aéronef avait été saisi; (iv) en tout état de cause, une administration qui obtient une ordonnance autorisant la rétention est tenue de donner mainlevée sur paiement des sommes ou des redevances dues pour lesquelles la saisie a été pratiquée, ou contre remise d'une garantie satisfaisante (par. 9(3) et (4) de la *LCA* et 56(1) et (3) de la *LCSNAC*), et (v) une ordonnance de saisie ne peut être accordée si l'aéronef en cause est insaisissable en vertu du droit provincial (par. 10(1) de la *LCA* et 57(1) de la *LCSNAC*) ou, dans le cas de la *LCA*, si un règlement du gouverneur en conseil exempte l'aéronef de la saisie ou de la rétention (par. 10(2)).

74

On the other hand, the conclusion of Juriansz J., dissenting in part, was correct that “the wording of the Detention Provisions makes apparent that aircraft may be seized and detained without regard to the property interests of persons who are neither the registered owners nor the operators of the aircraft under the legislation. As long as the aircraft is owned or operated by a person liable to pay the outstanding charges, it may be the subject of an application to seize and detain it. The fact that there may be other persons, who are not liable to pay the outstanding charges but have property interests in the aircraft, is of no consequence” (para. 239).

Le juge Juriansz, dissident en partie, avait toutefois raison de conclure qu'il [TRADUCTION] « ressort clairement du libellé des dispositions relatives à la saisie et à la rétention qu'un aéronef peut être saisi et retenu sans égard aux droits de propriété des personnes qui ne sont ni propriétaires enregistrés ni utilisateurs de l'aéronef au sens des lois en cause. Tant que le débiteur des redevances en souffrance est propriétaire ou utilisateur de l'aéronef, une demande de saisie et de rétention de l'aéronef peut être présentée. Le fait que d'autres personnes, qui ne sont pas tenues de payer les redevances en souffrance, puissent avoir un droit de propriété sur l'aéronef n'entre pas en ligne de compte » (par. 239).

I turn, then, to a number of additional arguments raised on both sides which, in my view, with respect, unnecessarily complicate a straightforward task of statutory interpretation.

(1) Whether or Not a Lien Existed

In the Ontario case, there was considerable debate about whether the detention remedy created a lien. However, as the English Court of Appeal commented in *Mersey Docks*, there was no need for the port authority “to . . . make some claim to a lien” (p. 821). Nor is it necessary here. In this case, as in *Mersey Docks*, the remedy is purely a creature of statute. Whether or not a lien could be said to arise by operation of law is perhaps of theoretical interest but it has no practical bearing on the result in these appeals.

(2) Effect of the Bankruptcy Proceedings

The intervention of bankruptcy proceedings in both Quebec and Ontario created procedural complications. For present purposes, it is sufficient to note that the detention remedies in Quebec were applied for well before the assignment in bankruptcy. In Ontario, 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 nevertheless 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.

(3) Resort to the Civil Code of Québec

In the Quebec Superior Court, Tremblay J. held that the seizure and detention provisions create a right similar to that found in arts. 1592 and 1593 of

J’aborde maintenant un certain nombre d’arguments soulevés de part et d’autre qui, à mon avis, compliquent inutilement un simple exercice d’interprétation des lois.

(1) L’existence d’un privilège

Les parties au litige ontarien ont beaucoup débattu la question de savoir si le recours en rétention créait un privilège. Cependant, comme la Cour d’appel anglaise l’a indiqué dans *Mersey Docks*, l’administration portuaire n’avait pas à [TRADUCTION] « revendiquer un quelconque privilège » (p. 821). Une telle revendication n’est pas nécessaire non plus en l’espèce. Comme dans l’affaire *Mersey Docks*, l’origine du recours en l’espèce est exclusivement législative. Bien que la question de savoir si un privilège a pu naître par l’effet de la loi puisse revêtir un intérêt théorique, elle n’a aucune incidence concrète sur l’issue des présents pourvois.

(2) L’effet des procédures de faillite

Les procédures de faillite tant au Québec qu’en Ontario ont engendré des complications procédurales. Pour les besoins de la présente espèce, il suffit de remarquer qu’au Québec, les recours en rétention ont été entamés bien avant la cession de faillite. En Ontario, les recours en rétention ont été entamés au cours de la période de suspension ordonnée en application de la LACC, et Canada 3000 est restée propriétaire enregistrée des aéronefs en question. Dans ces 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). Néanmoins, 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.

(3) Le recours au Code civil du Québec

Le juge Tremblay de la Cour supérieure du Québec a statué que les dispositions relatives à la saisie et à la rétention créent un droit analogue à

75

76

77

78

the *Civil Code of Québec*. However, with respect, there is no need to make reference to provincial law or, more specifically, to the *Civil Code*, and to do so here is inappropriate. Section 56 of *CANSCA* and s. 9 of the *Airports Act* specifically state that the remedy is to be “in addition to any other remedy”, which includes remedies under provincial law.

celui que prévoient les art. 1592 et 1593 du *Code civil du Québec*. À mon avis cependant, il n'est pas nécessaire de recourir au droit provincial ou, plus spécifiquement, au *Code civil*, et il est inopportun d'y recourir en l'espèce. L'article 56 de la *LCSNAC* et l'art. 9 de la *LCA* énoncent expressément que ce recours s'exerce « en sus de tout autre recours », ce qui comprend les recours prévus par le droit provincial.

79

The *Aeronautics Act*, the *Airports Act* and *CANSCA* are federal statutes that create a unified aeronautics regime. Parliament endeavoured to create a comprehensive code applicable across the country and not to vary from one province to another. This uniformity is especially vital since aircraft are highly mobile and move easily across jurisdictions.

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 code exhaustif qui soit applicable 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.

80

NAV Canada also relied on ss. 8.1 and 8.2 of the *Interpretation Act*, R.S.C. 1985, c. I-21, to urge that s. 56 of *CANSCA* provides for a *civiliste* right of retention. However, neither section applies in this case. Section 8.1 states that

NAV Canada a également invoqué les art. 8.1 et 8.2 de la *Loi d'interprétation*, L.R.C. 1985, ch. I-21, au soutien de l'argument selon lequel l'art. 56 de la *LCSNAC* crée un droit de rétention civiliste. Toutefois, aucun de ces articles ne s'applique en l'espèce. L'article 8.1 prévoit ce qui suit :

if in interpreting an enactment it is necessary to refer to a province's rules, principles or concepts forming part of the law of property and civil rights, reference must be made to the rules, principles and concepts in force in the province at the time the enactment is being applied.

... s'il est nécessaire de recourir à des règles, principes ou notions appartenant au domaine de la propriété et des droits civils en vue d'assurer l'application d'un texte dans une province, il faut [...] avoir recours aux règles, principes et notions en vigueur dans cette province au moment de l'application du texte.

If it were *necessary* to resort to provincial law, then the provincial law to be used is that of the province in which the provision is being applied: *Peoples Department Stores Inc. (Trustee of) v. Wise*, [2004] 3 S.C.R. 461, 2004 SCC 68. Here, for reasons stated, resort to provincial law is not necessary.

S'il est *nécessaire* d'avoir recours au droit provincial, c'est le droit de la province où la disposition est appliquée qui doit servir : *Magasins à rayons Peoples inc. (Syndic de) c. Wise*, [2004] 3 R.C.S. 461, 2004 CSC 68. En l'espèce, il n'est pas nécessaire, pour les motifs déjà exposés, de recourir au droit provincial.

81

Section 8.2 of the *Interpretation Act* states that

L'article 8.2 de la *Loi d'interprétation* énonce notamment :

when an enactment contains both civil law and common law terminology, or terminology that has a different meaning in the civil law and the common law, the civil law terminology or meaning is to be adopted in the Province of Quebec and the common

... est entendu dans un sens compatible avec le système juridique de la province d'application le texte qui emploie à la fois des termes propres au droit civil de la province de Québec et des termes propres à la common law des autres provinces, ou qui emploie des termes

law terminology or meaning is to be adopted in the other provinces.

The issue here is not one of conflicting terminology. The language used in relation to the detention remedy is perfectly apt to make Parliament's intention clear bilingually and bijuridically. In short, resort to the *Civil Code* was neither necessary nor appropriate.

(4) Existence of a Power of Sale

The appellants argue that the existence of a seizure and detention implies (in their favour) a power of sale. No such power is contained in *CANSCA* or the *Airports Act*. Nor is it necessarily implied in the creation of a power to seize and detain. The only claim that the authorities have under federal aeronautics law is the claim to possession of the aircraft until their user charges are paid.

(5) Presumption Against Interference With Private Rights

The Ontario motions judge applied a narrow approach to the Detention Remedy on the basis that it invades what would otherwise be the proprietary rights of the legal titleholders. Reference was made to *Royal Bank of Canada v. Sparrow Electric Corp.*, [1997] 1 S.C.R. 411, where it was held that the legislation at issue in that case did not impose a charge in the nature of a lien because of the absence of clear and unambiguous language. However, only if a provision is ambiguous (in that after full consideration of the context, multiple interpretations of the words arise that are equally consistent with Parliamentary intent), is it permissible to resort to interpretive presumptions such as "strict construction". The applicable principle is not "strict construction" but s. 12 of the *Interpretation Act*, which provides that every enactment "is deemed remedial, and shall be given such fair, large and liberal construction and interpretation as best ensures the attainment of its objects"; see *Bell ExpressVu*, at para. 28:

qui ont un sens différent dans l'un et l'autre de ces systèmes.

Nous ne sommes pas en présence de termes contradictoires en l'espèce. Les termes employés relativement au recours en rétention sont tout à fait propres à exprimer clairement l'intention du législateur dans les deux langues et dans les deux systèmes de droit. Bref, il n'était ni nécessaire ni indiqué de recourir au *Code civil*.

(4) L'existence d'un pouvoir de faire vendre

Les appelantes soutiennent que la saisie et la rétention emportent (en leur faveur) un pouvoir de faire vendre. Ni la *LCSNAC* ni la *LCA* ne prévoient un tel pouvoir. Il ne découle pas non plus nécessairement de la création du pouvoir de saisir et retenir. Tout ce que les administrations peuvent revendiquer sous le régime du droit aéronautique fédéral, c'est la possession des aéronefs jusqu'à l'acquittement de leurs redevances.

(5) La présomption de non-atteinte aux droits privés

Le juge des requêtes saisi de l'affaire ontarienne a appliqué une démarche restrictive au recours en rétention parce que ce recours empiète sur ce qui serait autrement des droits de propriété des propriétaires en titre. Il a cité l'arrêt *Banque Royale du Canada c. Sparrow Electric Corp.*, [1997] 1 R.C.S. 411, dans lequel la Cour a statué qu'en raison de l'absence de texte clair et sans équivoque, les dispositions en cause n'imposaient pas un privilège. Toutefois, le recours à des présomptions comme le principe de « l'interprétation stricte » ne se justifie que si une disposition est ambiguë (au sens où, à l'issue d'un examen exhaustif du contexte, le libellé peut donner lieu à diverses interprétations également compatibles avec l'intention du législateur). Ce n'est pas le principe de « l'interprétation stricte » qui s'applique mais l'art. 12 de la *Loi d'interprétation* qui énonce que tout texte « est censé apporter une solution de droit et s'interprète de la manière la plus équitable et la plus large qui soit compatible avec la réalisation de son objet »; voir *Bell ExpressVu*, par. 28 :

82

83

84

Other principles of interpretation — such as the strict construction of penal statutes and the “*Charter values*” presumption — only receive application where there is ambiguity as to the meaning of a provision. (On strict construction, see: *Marcotte v. Deputy Attorney General for Canada*, [1976] 1 S.C.R. 108, at p. 115, *per* Dickson J. (as he then was); *R. v. Goulis* (1981), 33 O.R. (2d) 55 (C.A.), at pp. 59-60; *R. v. Hasselwander*, [1993] 2 S.C.R. 398, at p. 413; *R. v. Russell*, [2001] 2 S.C.R. 804, 2001 SCC 53, at para. 46. . . .)

In my view, there is no ambiguity in the statutory language creating the detention remedy and thus resort to “strict construction” is not called for.

(6) Limitation of Debts on an Aircraft by Aircraft Basis

85 The titleholders argue that it would be extremely unfair that one titleholder’s aircraft, however recently leased, may ultimately be held hostage for all of the unpaid user charges of the airline that flew it. They contend that if (which they deny) the titleholders must pay charges in order to recover an aircraft, they should only be required to pay the charges incurred by the individual aircraft sought to be released, as opposed to the charges outstanding in relation to the whole fleet of the defaulting airline.

86 However, the statute says that an aircraft operated by the person liable to pay the amount can be seized and, absent further court order, need not be released until the entire amount owed by that operator has been paid. This point is made clearly by the release provisions in s. 9(3) of the *Airports Act* and s. 56(3) of *CANSCA*. The authorities must only release the aircraft if “the amount in respect of which the seizure was made is paid”. Since s. 9(1) and s. 56(1) do not distinguish between the amounts accumulated by specific aircraft operated by a defaulting owner or operator, it seems clear that the amount in respect of which the seizure was made is the entire amount owed by that registered owner or operator.

D’autres principes d’interprétation — telles l’interprétation stricte des lois pénales et la présomption de respect des « valeurs de la *Charte* » — ne s’appliquent que si le sens d’une disposition est ambigu. (Voir, relativement à l’interprétation stricte : *Marcotte c. Sous-procureur général du Canada*, [1976] 1 R.C.S. 108, p. 115, le juge Dickson (plus tard Juge en chef du Canada); *R. c. Goulis* (1981), 33 O.R. (2d) 55 (C.A.), p. 59-60; *R. c. Hasselwander*, [1993] 2 R.C.S. 398, p. 413, et *R. c. Russell*, [2001] 2 R.C.S. 804, 2001 CSC 53, par. 46. . . .)

Selon moi, les dispositions créant le recours en rétention ne sont aucunement ambiguës, et il n’y a donc pas lieu de recourir à « l’interprétation stricte ».

(6) Fractionnement de la dette aéronef par aéronef

Selon les propriétaires en titre, il serait extrêmement injuste qu’un aéronef puisse, quelle que soit la date, même récente, de sa location, être retenu comme gage du paiement de la totalité des redevances dues par le transporteur aérien qui l’a utilisé. Ils prétendent que si les propriétaires en titre doivent acquitter des redevances pour recouvrer un appareil (ce qu’ils contestent), ils ne devraient avoir à payer que les redevances imposées à l’égard de l’appareil pour lequel mainlevée est demandée, et non celles qui se rapportent à la flotte entière du transporteur en défaut.

Les textes de loi prévoient toutefois qu’un aéronef utilisé par le débiteur des redevances impayées peut être saisi et, en l’absence de nouvelle ordonnance judiciaire, peut être retenu jusqu’au paiement du montant total dû par cet *utilisateur*. C’est ce qu’indiquent clairement les dispositions relatives à la mainlevée aux par. 9(3) de la *LCA* et 56(3) de la *LCSNAC*. Les administrations ne sont pas tenues de donner mainlevée de la saisie des aéronefs « tant que les sommes dues n’ont pas été acquittées ». 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, il semble clair que la dette à l’égard de laquelle la saisie a été pratiquée est le montant total dû par ce propriétaire ou utilisateur.

(7) Limitation of Seizure to Exclude Engines

Two of the respondents, RRP Engine Leasing Ltd. and Flight Logistics Inc. (the “engine lessors”), leased to Canada 3000 the engines attached to two of the aircraft which, when seized, were airworthy. The engine lessors argue that they should be entitled to repossess their engines because seizure of the aircraft is not seizure of the engines. They cite Laskin J. (as he then was) in *Firestone Tire & Rubber Co. of Canada v. Industrial Acceptance Corp.*, [1971] S.C.R. 357, for the proposition that the doctrine of accession does not apply to a removable and identifiable object such as the engines.

In my view, the engines are part of the aircraft for present purposes. Engines and equipment such as onboard computers fall under the definition of “aeronautical product” in the *Aeronautics Act* (s. 3(1)). If the engines could be removed, third-party lessors could cannibalize any “aircraft propeller or aircraft appliance or part or the component parts of any of those things, including any computer system and software”; see *Aeronautics Act*, s. 3(1).

Firestone Tire is not of assistance here. In that case, a truck was repossessed under a conditional sales contract. The vendor in possession of the seized truck sought to retain the tires mounted on the truck as against the claim of the unpaid conditional seller of the tires. Laskin J. was concerned about the windfall one creditor might receive when repossessing the property of another unpaid creditor for which he “has given no value” (p. 359). Here, no beneficial interest is implicated. The engines are attached to the aircraft in respect of which charges were incurred and that are the subject of the detention. The Act does not envisage the dismantling of the aircraft (and thus of its value as a security) on the tarmac.

(7) Exclusion des moteurs

Deux des intimées, RRP Engine Leasing Ltd. et Flight Logistics Inc. (les « locateurs de moteurs »), ont donné à bail à Canada 3000 les moteurs installés dans deux des aéronefs saisis, lesquels étaient en bon état de vol au moment de la saisie. Elles prétendent avoir droit de reprendre possession de leurs moteurs parce que la saisie d’aéronefs diffère de la saisie de moteurs. S’appuyant sur les motifs du juge Laskin (plus tard Juge en chef) dans *Firestone Tire & Rubber Co. of Canada c. Industrial Acceptance Corp.*, [1971] R.C.S. 357, elles font valoir que la doctrine de l’accession ne s’applique pas à un objet amovible et identifiable comme un moteur.

Selon moi, pour les besoins de la présente espèce, les moteurs sont des composantes des aéronefs. Les moteurs et les pièces d’équipement comme les ordinateurs de bord entrent dans la définition de « produits aéronautiques » énoncée dans la *Loi sur l’aéronautique* (par. 3(1)). Si les moteurs pouvaient être enlevés, les tiers locateurs pourraient aussi enlever « les hélices et appareillages d’aéronefs, ainsi que leurs pièces ou autres éléments constitutifs, y compris les matériels et logiciels informatiques »; voir *Loi sur l’aéronautique*, par. 3(1).

Firestone Tire n’est d’aucun secours en l’espèce. Cette affaire portait sur la reprise d’un camion aux termes d’un contrat de vente conditionnelle. Le vendeur en possession du véhicule opposait son droit de conserver les pneus installés sur le camion à la réclamation du vendeur conditionnel de ces pneus. Le juge Laskin a estimé injustifiable l’avantage inattendu dont aurait joui un créancier en prenant possession de choses appartenant à un autre créancier impayé sans avoir « donné [...] aucune contrepartie » (p. 359). En l’espèce, aucun intérêt bénéficiaire n’est en cause. Les moteurs sont fixés aux aéronefs à l’égard desquels des redevances ont été imposées et qui sont visés par la rétention. Les dispositions législatives n’envisagent pas le démontage des appareils sur le tarmac (et, par conséquent, le morcellement de leur valeur en tant que garantie).

87

88

89

(8) Effect of Sub-Leases

90 The respondents Ansett Worldwide Aviation, U.S.A. and MSA V leased three aircraft to Canada 3000, two of which, in turn, had been leased by those respondents from other persons under head leases. These sub-lessors stand in no better position than the legal titleholders, and the aircraft in which they have a leasehold interest were subject to seizure.

C. The Important Role of the Motions Judge

91 The detention remedy does not create any rights unless, and until, a court order is made authorizing the seizure and detention of an aircraft. Instead, the provisions create potential remedies, available at the discretion of the court and subject to such conditions as the court considers necessary, as Cronk J.A. noted, at para. 134.

92 Much of the potential unfairness which the titleholders envisage in the operation of the detention remedy can be addressed by the motions judge. Section 56(3)(c) of *CANSCA* states that NAV Canada must release the aircraft “if . . . an order of a court directs the Corporation to do so”. Similarly, s. 9(3) of the *Airports Act* states that an airport authority need not release the aircraft until the charges are paid, “except where otherwise directed by an order of a court”. Parliament has 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. It would be open to a judge on a detention remedy hearing to determine an allocation amongst the titleholders that reflected such factors as the number of seized aircraft, the amount of charges in relation to a particular aircraft or the short duration of an aircraft’s life spent in the doomed fleet. The judge need not make each aircraft hostage for the full amount of the unpaid charges, provided the result is that the authority is paid in full. In this way, what may otherwise be portrayed as a draconian

(8) L’effet de la sous-location à bail

Les intimées Ansett Worldwide Aviation, U.S.A. et MSA V ont loué trois aéronefs à Canada 3000, et elles avaient elles-mêmes loué deux de ces appareils d’autres personnes aux termes de baux principaux. Elles ne sont pas en meilleure position, à titre de sous-locateurs, que les propriétaires en titre, et les aéronefs sur lesquels elles détiennent un intérêt à bail étaient visés par la saisie.

C. L’importance du rôle du juge des requêtes

Le recours en rétention ne crée pas de droits sauf si une ordonnance autorise la saisie et la rétention d’un aéronef, et à compter de cette ordonnance. Les dispositions législatives en cause prévoient plutôt un recours potentiel, soumis au pouvoir discrétionnaire du tribunal et subordonné aux conditions que le tribunal estime nécessaires, comme l’a signalé la juge Cronk au par. 134.

Le juge des requêtes peut examiner bon nombre des possibles effets injustes du recours en rétention qu’ont évoqués les propriétaires en titre. Le paragraphe 56(3) de la *LCSNAC* énonce que NAV Canada doit donner mainlevée de la saisie « si la juridiction lui ordonne de le faire ». De la même façon, le par. 9(3) de la *LCA* prévoit qu’une administration aéroportuaire n’est pas tenue de donner mainlevée de la saisie tant que les sommes dues n’ont pas été acquittées, « [s]auf ordonnance contraire de la juridiction ». Le législateur a 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). Il serait loisible au juge qui entend une demande de saisie et de rétention de procéder à une répartition entre propriétaires en titre qui tiennent compte de facteurs comme le nombre d’aéronefs saisis, le montant des redevances afférentes à un appareil en particulier ou la courte période pendant laquelle un appareil a fait partie de la flotte du transporteur défaillant. Le juge n’a pas à retenir chaque aéronef en gage du paiement de la totalité des redevances dues pourvu que

remedy can be reduced to a fair and proportionate judicial response to the airline collapse.

D. *Interest*

The *Airports Act* explicitly authorizes the airport authorities to charge interest on the overdue amounts. Section 9(1) defines the amount on account of which the seizure was made as the “amount of any landing fees, general terminal fees or other charges related to the use of an airport, and interest thereon”. While *CANSCA* makes no explicit mention of interest, ss. 32 to 35 lay out a broad authority for NAV Canada to set and charge its fees. A procedure has been established under s. 35(1)(a), whereby the Minister of Transport approves the charges imposed by NAV Canada. The Minister has approved a regulation imposing interest. Notice was provided to airline operators (although not the legal titleholders) and no judicial review of this regulation was sought.

The time value of money is universally accepted in ordinary commercial practice; see *Bank of America Canada v. Mutual Trust Co.*, [2002] 2 S.C.R. 601, 2002 SCC 43. There is no reason for this principle to be excluded in the case of privatized aeronautics services, and it is not surprising that NAV Canada has been permitted to incorporate interest on unpaid charges into its charging scheme.

The question then turns to how long the interest can run. The airport authorities and NAV Canada have possession of the aircraft until the charge or amount in respect of which the seizure was made is paid. It seems to me that this debt must be understood in real terms and must include the time value of money.

Given the authority to charge interest, my view is that interest continues to run to the first of the

l’administration soit entièrement payée. Ainsi, une mesure qu’on pourrait autrement dépeindre comme draconienne peut devenir une réponse juste et mesurée à l’effondrement du transporteur aérien.

D. *Les intérêts*

La *LCA* autorise expressément les administrations aéroportuaires à exiger des intérêts sur les sommes en souffrance. Le paragraphe 9(1) définit la créance fondant la saisie comme les « frais généraux d’aérogare ou d’atterrissage ou toute redevance se rapportant à l’utilisation d’un aéroport, ainsi que les intérêts y afférents ». Bien que les intérêts ne soient pas explicitement mentionnés dans la *LCSNAC*, les art. 32 à 35 accordent à NAV Canada un pouvoir étendu de fixer et d’imposer des redevances. Suivant une procédure établie en application de l’al. 35(1)a) en vue de l’approbation, par le ministre des Transports, des redevances imposées par NAV Canada, le Ministre a approuvé un règlement imposant des intérêts. Les transporteurs aériens (mais non les propriétaires en titre) ont reçu avis du règlement, lequel n’a fait l’objet d’aucune demande de contrôle judiciaire.

En matière commerciale, la valeur temporelle de l’argent est universellement reconnue; voir *Banque d’Amérique du Canada c. Société de Fiducie Mutuelle*, [2002] 2 R.C.S. 601, 2002 CSC 43. Rien ne justifie d’écarter ce principe dans le cas des services aéronautiques privatisés, et il n’est pas surprenant que NAV Canada ait été autorisée à inclure dans sa tarification l’intérêt sur les redevances en souffrance.

Il s’agit donc alors de se demander pendant combien de temps les intérêts peuvent courir. Les administrations aéroportuaires et NAV Canada peuvent demeurer en possession des aéronefs tant que les redevances ou les sommes à l’égard desquelles la saisie a été pratiquée n’ont pas été acquittées. Il me semble que cette créance doit être envisagée dans son contexte et doit inclure la valeur temporelle de l’argent.

Vu l’existence du pouvoir d’exiger des intérêts, je suis d’avis que les intérêts courent jusqu’à la date

93

94

95

96

date of payment, the posting of security or bankruptcy. If interest were to stop accruing before payment has been made, then the airport authorities and NAV Canada would not recover the full amount owed to them in real terms. Once the owner, operator or titleholder has provided security, the interest stops accruing. The legal titleholder is then incurring the cost of the security and losing the time value of money. It should not have to pay twice. While a CCAA filing does not stop the accrual of interest, the unpaid charges remain an unsecured claim provable against the bankrupt airline. The claim does not accrue interest after the bankruptcy: ss. 121 and 122 of the *Bankruptcy and Insolvency Act*.

du paiement des redevances, de la remise d'une sûreté ou de la faillite, selon celui de ces événements qui survient en premier. Si les intérêts cessaient de courir avant le paiement de la créance, les administrations aéroportuaires et NAV Canada ne recouvreraient pas le montant total réel qui leur est dû. La remise d'une sûreté par le propriétaire, l'utilisateur ou le propriétaire en titre met fin à l'accumulation des intérêts. Le propriétaire en titre supporte alors le coût de la sûreté et perd la valeur temporelle de l'argent ainsi engagé. Il ne devrait pas avoir à payer deux fois. Alors que le fait de se prévaloir de la *LACC* ne met pas fin à l'accumulation de l'intérêt, les redevances impayées restent une créance non garantie prouvable à l'égard du transporteur aérien failli. La réclamation n'accumule pas d'intérêts après la faillite : art. 121 et 122 de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*.

97 A particular issue is raised in the Quebec appeals regarding proper notice of the interest charges. This is an issue to be dealt with by the motions judge when these matters are returned for further consideration and disposition.

Les pourvois québécois soulèvent une question particulière concernant l'avis des frais d'intérêt qui doit être donné. Cette question sera examinée par le juge des requêtes lorsque ces affaires lui seront renvoyées pour qu'il en poursuive l'examen et qu'il rende une décision.

V. Disposition*

V. Décision*

98 For these reasons, I would allow the appeals and cross-appeals in part, as follows:

Pour ces motifs, je suis d'avis d'accueillir en partie les pourvois et les pourvois incidents ainsi qu'il suit :

1. I would dismiss the appeals of NAV Canada seeking to hold the respondents liable in their personal/corporate capacity;
2. I would allow the appeals of NAV Canada and the airport authorities of the dismissal of their seizure and detention applications and remit those applications to the respective motions judges to be dealt with in accordance with these reasons;
3. I would set aside the orders requiring NAV Canada and the airport authorities to reim-

1. les pourvois de NAV Canada visant à faire reconnaître la responsabilité personnelle des intimées sont rejetés;
2. les pourvois 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 présents motifs;
3. les ordonnances enjoignant NAV Canada et les administrations aéroportuaires de défrayer les

* The amendments to para. 98, issued on August 16, 2006, are included in these reasons.

* Les modifications qui ont été apportées au par. 98 le 16 août 2006 sont incorporées dans les présents motifs.

burse the respondents for the aircraft detention costs;

4. I would allow the appeals of NAV Canada and the GTAA of the ruling that the engine lessors are entitled to repossess the leased engines;
5. Interest on overdue charges continues to run to the first of the date of payment, the posting of security or bankruptcy.

In other respects, the appeals and cross-appeals will be dismissed. Aéroports de Montréal, St. John's International Airport Authority Inc. and Charlottetown Airport Authority Inc. are entitled to their costs in the Quebec appeals. All other parties shall bear their own costs.

Appeals and cross-appeals allowed in part.

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

intimées des coûts afférents à la rétention des aéronefs sont annulées;

4. les pourvois formés par NAV Canada et la GTAA contre la décision portant que les locateurs de moteurs ont le droit de reprendre possession des moteurs loués sont accueillis;
5. les intérêts sur les sommes en souffrance 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.

Pour le reste, les pourvois et pourvois incidents seront rejetés. Aéroports de Montréal, St. John's International Airport Authority Inc. et Charlottetown Airport Authority Inc. ont droit à leurs dépens dans les pourvois québécois. Toutes les autres parties supporteront leurs propres dépens.

Pourvois et pourvois incidents accueillis en partie.

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

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,

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 RRPf 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,

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.

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.