

Pan American World Airways Inc. *Appellant;*

and

Her Majesty The Queen and the Minister of Transport *Respondents.*

The Flying Tiger Line Inc. *Appellant;*

and

Her Majesty The Queen and the Minister of Transport *Respondents.*

Trans World Airlines Inc. *Appellant;*

and

Her Majesty The Queen and the Minister of Transport *Respondents.*

1981: December 1; 1981: December 18.

Present: Laskin C.J. and Martland, Ritchie, Dickson, Beetz, Estey, McIntyre, Chouinard and Lamer JJ.

ON APPEAL FROM THE FEDERAL COURT OF APPEAL

Air law — International law — Legality of fees for telecommunication and en route navigation for aircraft overflying Canada and on high seas — Services provided by and from facilities within Canada — Interpretation of Aeronautics Act and the Convention on International Civil Aviation — “Prescribing” charges — Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3 as amended, ss. 4, 5, 6 — Air Regulations, C.R.C. 1978, c. 2, s. 500 — Chicago Convention, 1944, arts. 12, 15, Annex 2.

Appellants based in the United States, challenged the legality of fees exacted by the federal Minister of Transport for telecommunication and *en route* navigation services provided at their request by and from facilities within Canada. None of the flights landed in Canada although in some instances they passed through Canadian air space.

Held: The appeals should be dismissed.

There is no warrant for reading into s. 5 of the *Aeronautics Act* the words “flights within Canada” which appear in s. 4. Section 5 authorizes the prescription of charges for the use of any facility or service provided in respect of any aircraft and a limitation to Canadian aircraft or to flights within Canada would be

Pan American World Airways Inc. *Appelante;*

et

Sa Majesté La Reine et le ministre des Transports *Intimés.*

The Flying Tiger Line Inc. *Appelante;*

et

Sa Majesté La Reine et le ministre des Transports *Intimés.*

Trans World Airlines Inc. *Appelante;*

et

Sa Majesté La Reine et le ministre des Transports *Intimés.*

1981: 1 décembre; 1981: 18 décembre.

Présents: Le juge en chef Laskin et les juges Martland, Ritchie, Dickson, Beetz, Estey, McIntyre, Chouinard et Lamer.

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE

Droit aérien — Droit international — Légalité des droits de services de télécommunication et de navigation en route fournis à des aéronefs survolant le Canada et la haute mer — Services fournis par des installations situées au Canada — Interprétation de la Loi sur l'aéronautique et de la Convention relative à l'aviation civile internationale — «Prescrire» des taxes — Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, chap. A-3 et modifications, art. 4, 5, 6 — Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, chap. 2, art. 500 — Convention de Chicago, 1944, art. 12, 15, annexe 2.

Les appelantes, qui ont leur base aux États-Unis, contestent la légalité des droits que le ministre fédéral des Transports leur réclame pour des services de télécommunication et de navigation en route fournis à leur demande par des installations situées au Canada. Aucun des aéronefs ne s'est posé au Canada même si dans certains cas ils ont survolé le territoire canadien.

Arrêt: Les pourvois sont rejetés.

Rien ne permet de lire l'art. 5 de la *Loi sur l'aéronautique* comme s'il comportait les termes «vols exécutés au-dessus du territoire du Canada» qui figurent à l'art. 4. L'article 5 permet de prescrire une taxe relative à l'utilisation d'une installation ou d'un service fourni relativement à un aéronef, et restreindre le sens à un

to distort the plain meaning of s. 5(a). The dictionary meanings of "prescribe", as used in s. 5, gave authority not only to fix the charges but also to impose an enforceable legal obligation of payment upon the appellants.

Articles 12 and 15 of the *Convention on International Civil Aviation*, even accepting that they had been brought into force in Canada, could not apply in the present case.

APPEALS from a judgment of the Federal Court of Appeal¹, affirming a judgment of Mahoney J.² Appeals dismissed.

M. E. Corlett, Q.C., and *G. B. Greenwood*, for the appellants.

W. I. C. Binnie, Q.C., and *David Sgayas*, for the respondents.

The judgment of the Court was delivered by

THE CHIEF JUSTICE—The appellant air lines, all three having their headquarters and home bases in the United States, challenge the legality of fees exacted from them by the federal Minister of Transport, on behalf of the Canadian Government, for certain telecommunication and *en route* navigation services provided at their request. All the services were provided by and from facilities within Canada, and related to flights over the polar route between points on the west coast of the United States and Europe and over the North Atlantic route between points in eastern United States and Europe. None of the flights landed in Canada, although in some instances they passed through air space over Canadian territory. The plaintiffs' declaratory action and a claim for refund of fees paid under protest were dismissed by Mahoney J., who allowed a counterclaim of the Crown in right of Canada for the recovery of unpaid fees. His judgment was affirmed by the Federal Court of Appeal which simply agreed with his decision and agreed, in substance, with his reasons.

¹ (1980), 120 D.L.R. (3d) 574.

² [1979] 2 F.C. 34; (1979), 96 D.L.R. (3d) 267.

aéronef canadien ou aux vols exécutés au-dessus du territoire canadien déformerait le sens clair de l'al. 5a). Le sens que donnent les dictionnaires au mot «prescrire», employé à l'art. 5, donne le pouvoir non seulement de fixer la taxe mais aussi d'imposer aux appelantes une obligation de paiement exécutoire.

Même si on accepte que les art. 12 et 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* sont entrés en vigueur au Canada, ils ne peuvent s'appliquer en l'espèce.

POURVOIS à l'encontre d'un arrêt de la Cour d'appel fédérale¹, confirmant un jugement du juge Mahoney². Pourvois rejetés.

M. E. Corlett, c.r., et *G. B. Greenwood*, pour les appelantes.

W. I. C. Binnie, c.r., et *David Sgayas*, pour les intimés.

Version française du jugement de la Cour rendu par

LE JUGE EN CHEF—Les compagnies aériennes appelantes, qui ont toutes trois leur bureau principal et leur base aux États-Unis, contestent la légalité des droits que le ministre fédéral des Transports, au nom du gouvernement canadien, leur réclame pour certains services de télécommunication et de navigation en route fournis à leur demande. Tous les services ont été fournis par des installations situées au Canada à des vols sur la route polaire reliant les points de la côte ouest des États-Unis et l'Europe et sur la route de l'Atlantique Nord reliant les points de l'est des États-Unis et l'Europe. Aucun des aéronefs ne s'est posé au Canada, même si dans certains cas ils ont survolé le territoire canadien. Le juge Mahoney a rejeté l'action déclaratoire des demandereses et leur réclamation en remboursement des droits payés avec réserve, et il a accueilli la demande reconventionnelle de la Couronne du chef du Canada en recouvrement des droits non payés. Sa décision a été confirmée par la Cour d'appel fédérale qui a souscrit à sa décision et aux points essentiels de ses motifs.

¹ (1980), 120 D.L.R. (3d) 574.

² [1979] 2 C.F. 34; (1979), 96 D.L.R. (3d) 267.

The appellants founded their action and their refund claim on two grounds. They contended, first, that they were entitled to rely on the *Convention on International Civil Aviation* (the *Chicago Convention*), signed on December 7, 1944 and in force on April 4, 1947. Both Canada and the United States are parties to the *Convention*. In order to support this reliance they were required, of course, to show that the *Convention*, and particularly articles 12 and 15 thereof which were the focus of their submission, had become part of the domestic law of Canada. They asserted that it had, in its relevant provisions, become effective as Canadian law by virtue of s. 6 of the *Aeronautics Act*, R.S.C. 1970, c. A-3 and the *Air Regulations* promulgated thereunder, especially Air Regulation 500. The second ground of objection to the lawfulness of the fees was based on ss. 4 and 5 of the *Aeronautics Act*, the contention being that the two sections should be construed to apply only to flights within Canada (although only s. 4 is so expressed) and, alternatively, that the power given in s. 5 to "prescribe" charges does not encompass authority to exact or collect them.

I shall deal with these two grounds in order but, before doing so, I should say that a third argument based on alleged customary international law forbidding the exercise of sovereignty by any State in the airspace over the high seas, fails for want of relevance even if it were otherwise an acceptable principle in a domestic court. There is here no assertion of sovereignty in the airspace over the high seas but a matter of the provision of services centered in Canada and given at the request of the appellants. Although it is a fact that the request is obligatory by reason of the dictate of their national government, that gives them no immunity from paying charges for the services if the charges are lawfully exacted under Canadian law. There is no occasion here to apply a principle of construction favouring the compatibility of domestic law with international law. Either international law invoked in this case is effective because expressly incorporated into Canadian law or the exactions are not, in any event, authorized under Canadian law;

Les appelantes fondent leur action et leur demande en recouvrement sur deux moyens. Elles ont d'abord fait valoir qu'elles ont le droit d'invoquer la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (la *Convention de Chicago*), signée le 7 décembre 1944 et entrée en vigueur le 4 avril 1947. Le Canada et les États-Unis sont tous deux parties à la *Convention*. Pour appuyer ce moyen, on a bien sûr demandé aux appelantes d'établir que la *Convention*, et en particulier ses articles 12 et 15 sur lesquels porte surtout leur argument, fait partie du droit interne canadien. Elles ont fait valoir que ses dispositions pertinentes ont été incorporées au droit canadien en vertu de l'art. 6 de la *Loi sur l'aéronautique*, S.R.C. 1970, chap. A-3 et du *Règlement de l'Air* adopté en application de cette loi, en particulier son article 500. Le second motif invoqué pour contester la légitimité des droits s'appuie sur les art. 4 et 5 de la *Loi sur l'aéronautique*; ces deux articles, allègue-t-on, doivent être interprétés de manière à s'appliquer uniquement à des vols exécutés au-dessus du territoire canadien (bien que seul l'art. 4 le prévoie) et, subsidiairement, que le pouvoir qu'accorde l'art. 5 de «prescrire» des taxes ne comprend pas le pouvoir de les imposer ou de les percevoir.

Avant d'examiner ces deux moyens, je tiens à dire qu'un troisième argument, s'appuyant sur ce qu'on appelle le droit international coutumier qui interdit à un État d'exercer sa souveraineté sur l'espace aérien au-dessus de la haute mer, échoue puisqu'il n'est pas pertinent, même s'il s'agit par ailleurs d'un principe acceptable dans les tribunaux internes. Il ne s'agit pas en l'espèce de la souveraineté sur l'espace aérien au-dessus de la haute mer mais de la prestation de services concentrés au Canada et fournis à la demande des appelantes. Même s'il se trouve que la demande est obligatoire par ordre de leur gouvernement national, cela ne les exempte pas de payer les redevances pour les services si ces redevances sont légitimement imposées en vertu de la loi canadienne. Il n'y a pas lieu en l'espèce d'appliquer un principe d'interprétation favorisant la compatibilité du droit interne avec le droit international. Les seules contestations que les appelantes peuvent soulever, c'est que le droit international invoqué en l'espèce

there is no other challenge that the appellants can mount.

Turning then to the first of the two grounds advanced by the appellants, I reproduce articles 12 and 15 of the *Chicago Convention* which are as follows:

Article 12

Rules of the Air

Each contracting State undertakes to adopt measures to insure that every aircraft flying over or maneuvering within its territory and that every aircraft carrying its nationality mark, wherever such aircraft may be, shall comply with the rules and regulations relating to the flight and maneuver of aircraft there in force. Each contracting State undertakes to keep its own regulations in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established from time to time under this Convention. Over the high seas, the rules in force shall be those established under this Convention. Each contracting State undertakes to insure the prosecution of all persons violating the regulations applicable.

Article 15

Airport and similar charges

Every airport in a contracting State which is open to public use by its national aircraft shall likewise, subject to the provisions of Article 68, be open under uniform conditions to the aircraft of all the other contracting States. The like uniform conditions shall apply to the use, by aircraft of every contracting State, of all air navigation facilities, including radio and meteorological services, which may be provided for public use for the safety and expedition of air navigation.

Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a contracting State for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any other contracting State shall not be higher,

(a) As to aircraft not engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft of the same class engaged in similar operations, and

(b) As to aircraft engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its

s'applique parce qu'il est incorporé de façon expresse au droit canadien, ou que les redevances ne sont, en aucune façon, autorisées en vertu du droit canadien.

Abordant le premier des deux moyens que les appelantes ont fait valoir, je cite les articles 12 et 15 de la *Convention de Chicago* qui se lisent comme suit:

Article 12

Règles de l'air

Chaque État contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs. Chaque État contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure du possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque État contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

Article 15

Redevances d'aéroport et droits similaires

Tout aéroport situé dans un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque État contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radio-électriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

Les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ne doivent pas:

a) pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires;

b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux

national aircraft engaged in similar international air services.

All such charges shall be published and communicated to the International Civil Aviation Organization: provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned. No fees, dues or other charges shall be imposed by any contracting State in respect solely of the right of transit over or entry into or exit from its territory of any aircraft of a contracting State or persons or property thereon.

I do not see how article 12 can apply here, accepting that it has been brought into force in Canada. The regulation-making power in s. 6 of the *Aeronautics Act* relates to air navigation over Canada and conditions under which aircraft registered in Canada may be operated over the high seas or any territory not within Canada. Regulation 500 of the *Air Regulations*, now *Consolidated Regulations of Canada*, 1978, c. 2 reads as follows:

500. All Canadian aircraft in flight over the high seas shall comply with the Rules of the Air contained in Annex 2 to the Convention as amended from time to time.

The incorporation of Annex 2 of the *Convention*, dealing with rules of the air, and of supplementary procedures fixed thereunder has no effect in this case when there is a limitation under Regulation 500 to Canadian aircraft. Moreover, I do not see how the Annex can affect adversely Canadian competence to charge for facilities and services that it provides within Canada.

Nor is the appellants' position any better under article 15 of the *Convention*. In so far as the article deals with charges for the use of air navigation facilities, it merely requires that they be imposed on a non-discriminatory basis and there was no suggestion here that there was any violation of this requirement.

redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Toutes ces redevances sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un État contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'État ou des États intéressés. Aucun État contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

Je ne vois pas comment l'article 12 pourrait s'appliquer en l'espèce, si on accepte qu'il est entré en vigueur au Canada. Le pouvoir d'établir des règlements prévu à l'art. 6 de la *Loi sur l'aéronautique* porte sur la navigation aérienne au Canada et sur les conditions dans lesquelles un aéronef immatriculé au Canada peut être mis en service au-dessus de la haute mer ou d'un territoire qui n'est pas à l'intérieur du Canada. L'article 500 du *Règlement de l'Air*, maintenant le chap. 2 de la *Codification des règlements du Canada*, 1978, se lit comme suit:

500. Tous les aéronefs canadiens qui survolent la haute mer devront se conformer aux Règles de l'Air constituant l'annexe 2 à la Convention, en tenant compte des modifications pouvant y être apportées de temps à autre.

L'incorporation de l'annexe 2 de la *Convention*, qui traite des règles de l'air, ainsi que des procédures supplémentaires établies sous son régime n'a aucun effet en l'espèce puisque l'application de l'article 500 est limitée aux aéronefs canadiens. En outre, je ne vois pas comment l'annexe peut restreindre la compétence du Canada sur l'imposition de redevances pour les installations et les services qu'il fournit à l'intérieur du Canada.

La situation des appelantes n'est pas meilleure en vertu de l'article 15 de la *Convention*. Lorsque cet article traite des redevances pour l'utilisation des services de navigation aérienne, il exige simplement qu'elles soient imposées d'une façon non discriminatoire, et on n'a pas allégué qu'il y a eu infraction à cette exigence.

The first ground of objection to the charges fails and I turn to consider the second ground.

Sections 4 and 5 of the *Aeronautics Act* are in these terms:

4. The Governor in Council may make regulations imposing upon the owners or operators of aircraft, wherever resident, in respect of flights within Canada, charges for the availability during such flights of any facility or service provided by or on behalf of the Minister, and every charge so imposed constitutes a legal obligation enforceable by Her Majesty by action in the Federal Court of Canada.

5. The Governor in Council may make regulations, or, subject to and in accordance with such terms and conditions as may be specified by him, authorize the Minister to make regulations prescribing charges for the use of

(a) any facility or service provided by the Minister or on his behalf for or in respect of any aircraft; and

(b) any facility or service not coming within paragraph (a) provided by the Minister or on his behalf at any airport.

At one time, these provisions were included in the same section: see 1966-67 (Can.), c. 10, s. 1, adding s. 3A to the *Aeronautics Act*. There were intermediate changes (which it is unnecessary to examine) before the present ss. 4 and 5 were enacted.

I accept the submission of counsel for the respondent Attorney General of Canada that there is no warrant for reading into s. 5 the qualifying words "flights within Canada" which appear in s. 4. This first mentioned provision uses the comprehensive words "any aircraft" in clause (a) thereof and a limitation to Canadian aircraft or to flights within Canada would be to distort the plain meaning of the clause, especially when considered against the different purposes reflected in ss. 4 and 5. Section 4 authorizes charges against either foreign or domestic aircraft operators ("wherever resident") in respect of flights within Canada "for the availability during such flights of any facility or service" (the italics are mine) while s. 5 authorizes the *prescription of charges* for the use of any facility or service (the italics are, again, mine)

Le premier motif de la contestation des redevances échoue, et je passe à l'examen du second moyen.

Les articles 4 et 5 de la *Loi sur l'aéronautique* se lisent comme suit:

4. Le gouverneur en conseil peut établir des règlements imposant aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs, sans égard à leur lieu de résidence, pour les vols exécutés au-dessus du territoire du Canada, une taxe relative à la mise en disponibilité durant ces vols, de quelque service fourni par le Ministre ou en son nom, et toute taxe ainsi imposée constitue une obligation légale que Sa Majesté peut faire exécuter au moyen d'une action intentée en Cour fédérale du Canada.

5. Le gouverneur en conseil peut établir des règlements, ou, en conformité des modalités qu'il peut spécifier, autoriser le Ministre à établir des règlements prescrivant la taxe relative à l'utilisation

a) d'une installation ou d'un service fournis par le Ministre ou en son nom, pour un aéronef ou relativement à un aéronef; et

b) d'une installation ou d'un service qui ne sont pas visés par l'alinéa a) et qui sont fournis à un aéroport, par le Ministre ou en son nom.

Déjà, ces dispositions faisaient partie du même article: voir 1966-67 (Can.), chap. 10, art. 1, qui ajoute l'art. 3A à la *Loi sur l'aéronautique*. Il y a eu d'autres modifications par la suite (qu'il n'est pas nécessaire d'examiner) avant l'adoption des art. 4 et 5 actuels.

J'accepte l'argument du substitut du procureur général du Canada intimé que rien ne permet de lire l'art. 5 comme s'il comportait les termes restrictifs «vols exécutés au-dessus du territoire du Canada» qui figurent à l'art. 4. L'article 5, dans son al. a), emploie les mots «un aéronef» au sens large, et restreindre le sens à un aéronef canadien ou aux vols exécutés au-dessus du territoire canadien déformerait le sens clair de la disposition, en particulier lorsqu'on examine les objectifs différents que visent les art. 4 et 5. L'article 4 permet d'imposer aux exploitants d'aéronefs étrangers ou canadiens («sans égard à leur lieu de résidence»), pour les vols exécutés au-dessus du territoire du Canada, une taxe «relative à la mise en disponibilité durant ces vols, de quelque service» (les italiques sont de moi) alors que l'art. 5 permet de

provided in respect of any aircraft.

It is obvious that s. 4 is more commanding in its language than s. 5. Charges imposed pursuant to regulations made under s. 4 constitute an enforceable legal obligation. There are no such words in s. 5 under which the charges exacted here were collected, and it is because of this difference in the two sections that federal authority to collect them is questioned. The charges in issue are founded on the *Air Services Fees Regulations*, SOR/72-487, as amended by SOR/74-137.

Sections 19, 20, 24 and 25 of these Regulations are as follows:

19. (1) The fee is \$30.00 for each flight in the course of which an aircraft uses international frequencies to obtain telecommunication services provided by or on behalf of the Minister at the following aeronautical stations:

Cambridge Bay, N.W.T.	Mont-Joli, P.Q.
Churchill, Man.	Montreal, P.Q.
Edmonton, Alta.	Resolute, N.W.T.
Frobisher, N.W.T.	Sydney, N.S.
Gander, Nfld.	Vancouver, B.C.
Goose Bay, Nfld.	Winnipeg, Man.
Moncton, N.B.	

(2) Subsection (1) does not apply in respect of state aircraft.

20. (1) For the use by an aircraft, in the course of a flight over the North Atlantic, known as the North Atlantic Route, of the en route navigation facilities or services set out in Column II of the table to this section provided by or on behalf of the Minister, at a location set out in Column I of that table, opposite that facility or service, the fee is \$33.00.

(2) For the use by an aircraft in the course of a flight proceeding to and from Europe, Greenland or Iceland, known as the Polar Route, of the en route navigation facilities provided by or on behalf of the Minister, at the Area Control Centre at Edmonton, Alberta, the fee is

- (a) \$16.50, for the period commencing April 1, 1974 and ending March 31, 1976; and
- (b) \$33.00, after April 1, 1976

prescrire une taxe *relative* à l'utilisation d'une installation ou d'un service fourni relativement à un aéronef (les italiques sont de moi).

Il est évident que les termes de l'art. 4 sont plus impératifs que ceux de l'art. 5. La taxe imposée en application des règlements établis en vertu de l'art. 4 constitue une obligation légale exécutoire. On ne trouve pas ces mots à l'art. 5 en vertu duquel la taxe imposée en l'espèce a été perçue, et c'est à cause de cette différence entre les deux articles que le pouvoir du fédéral de la percevoir est remis en question. Les taxes dont il s'agit sont fondées sur le *Règlement sur les taxes des services aéronautiques*, DORS/72-487, modifié par DORS/74-137.

Les articles 19, 20, 24 et 25 de ce Règlement se lisent comme suit:

19. (1) Une taxe de \$30 est exigible pour chaque vol au cours duquel un aéronef utilise les fréquences internationales pour obtenir les services de télécommunications assurés par le Ministre ou en son nom, aux stations aéronautiques suivantes:

Cambridge Bay (T.N.-O.)	Mont-Joli (Québec)
Churchill (Man.)	Montréal (Québec)
Edmonton (Alb.)	Resolute (T.N.-O.)
Frobisher (T.N.-O.)	Sydney (N.-É.)
Gander (T.-N.)	Vancouver (C.-B.)
Goose Bay (T.-N.)	Winnipeg (Man.)
Moncton (N.-B.)	

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux aéronefs d'État.

20. (1) Le montant de la taxe exigible d'un aéronef qui utilise, au cours d'un vol au-dessus de l'Atlantique Nord, dans l'espace connu sous le nom de route de l'Atlantique Nord, les installations et services de navigation en route indiqués à la colonne II du tableau du présent article, fournis par le Ministre ou en son nom, dans l'un des endroits mentionnés à la colonne I dudit tableau, en regard de ladite installation ou dudit service, est de \$33.

(2) Le montant de la taxe exigible d'un aéronef qui utilise, au cours d'un vol en provenance ou en direction de l'Europe, du Groenland ou de l'Islande, dans l'espace connu sous le nom de route polaire, les installations de navigation en route fournies par le Ministre ou en son nom au Centre de contrôle régional d'Edmonton (Alberta), est de

- a) \$16.50 pour la période qui commence le 1^{er} avril 1974 et se termine le 31 mars 1976, et de
- b) \$33 après le 1^{er} avril 1976.

(3) Subsections (1) and (2) do not apply in respect of state aircraft:

TABLE

Column I <i>Location</i>	Column II <i>Facility of Service</i>
Battle Harbour, Nfld.	Navigation Aids
Bonavista, Nfld.	Navigation Aids
Gander, Nfld.	Area Control Centre Navigation Aids
Goose Bay, Nfld.	Navigation Aids
St. Anthony, Nfld.	Navigation Aids
St. John's, Nfld.	Navigation Aids
Sept-Îles, P.Q.	Navigation Aids
Stephenville, Nfld.	Navigation Aids

Computation and Payment of Fees

24. Where a fee calculated according to these Regulations is not a multiple of five cents, the fee payable shall be reduced or increased to the nearest multiple of five cents.

25. All fees are due and payable when incurred except for the annual parking fee which is payable in advance.

There were some changes in the Regulations in *Consolidated Regulations of Canada*, 1978, c. 5 but they remain substantially in the same terms as before.

Obviously, the provision in s. 25 aforementioned that "all fees are due and payable when incurred" cannot avail to make the fees payable unless authority to that end is found in the regulation making power conferred by s. 5 of the *Aeronautics Act*. Do then the words in s. 5 authorizing the "prescribing" of charges connote not only fixing the quantum of charges but also the imposition and consequent liability to pay them? Mahoney J., after reference to dictionary meanings of the term "prescribe" concluded that s. 5 gave authority not only to fix the charges, but also to impose a legal obligation to pay them. I find no reason to differ from him on this issue and would, accordingly, reject the submission that s. 5 is deficient in its formulation to lay an obligation of payment upon the appellants.

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas aux aéronefs d'État.

TABLEAU

Colonne I <i>Endroits</i>	Colonne II <i>Installation ou service</i>
Battle Harbour (T.-N.)	Aides à la navigation
Bonavista (T.-N.)	Aides à la navigation
Gander (T.-N.)	Centre de contrôle régional Aides à la navigation
Goose Bay (T.-N.)	Aides à la navigation
St. Anthony (T.-N.)	Aides à la navigation
Saint-Jean (T.-N.)	Aides à la navigation
Sept-Îles (Québec)	Aides à la navigation
Stephenville (T.-N.)	Aides à la navigation

Calcul et paiement des taxes

24. Lorsqu'une taxe, calculée en application du présent règlement, n'est pas un multiple de \$.05, la taxe à payer doit être réduite ou augmentée au plus proche multiple de \$.05.

25. Toutes les taxes sont exigibles et payables terme échu, excepté la taxe annuelle de stationnement qui est payable d'avance.

Dans la *Codification des règlements du Canada*, 1978, chap. 5, le Règlement a été quelque peu modifié, mais il reste en substance le même.

Il est évident que la disposition de l'art. 25 précité que «toutes les taxes sont exigibles et payables terme échu» ne peut être invoquée pour exiger le paiement des taxes à moins que le pouvoir à cette fin ne fasse partie du pouvoir de réglementation que confère l'art. 5 de la *Loi sur l'aéronautique*. Alors, les termes de l'art. 5 qui autorisent à «prescrire» une taxe signifient-ils seulement la fixation du montant de la taxe ou signifient-ils aussi l'imposition et l'obligation de la payer qui en résulte? Après avoir fait mention des sens du terme «prescribe» (prescrire) que donnent les dictionnaires, le juge Mahoney a conclu que l'art. 5 donne le pouvoir non seulement de fixer la taxe, mais aussi d'imposer une obligation légale de la payer. Je ne vois aucun motif de ne pas souscrire à son opinion et je suis par conséquent d'avis de rejeter l'argument que dans sa rédaction, l'art. 5 n'impose pas aux appelantes une obligation de paiement.

The factum of the respondent included the submission that the charges were, in any event, payable as a matter of contract or *quasi*-contract because the services in question here were requested by the appellants and supplied at their request. The submission was not, however, pushed and Mahoney J. noted a possible issue of his jurisdiction if it were. The appellants did not take any jurisdictional point and the respondent joined issue only on the scope of s. 5.

In the result, I would dismiss the appeals with costs and affirm the judgment for the respondent on its counterclaim.

Appeals dismissed with costs.

Solicitors for the appellants: Maclaren, Corlett, Tanner and Greenwood, Ottawa.

Solicitor for the respondents: R. Tassé, Ottawa.

Dans l'exposé de ses moyens de défense, l'intimé a fait valoir qu'en tout état de cause, l'obligation de payer la taxe a une origine contractuelle ou quasi contractuelle puisque les services en l'espèce ont été demandés par les appelantes et fournis à leur demande. Cependant, on n'a pas insisté sur ce moyen, et le juge Mahoney a signalé que sur ce point sa compétence pouvait être mise en question. Les appelantes n'ont pas soulevé l'exception d'incompétence et l'intimé a lié contestation uniquement en regard de l'art. 5.

En définitive, je suis d'avis de rejeter les pourvois avec dépens et de confirmer le jugement en faveur de l'intimé sur sa demande reconventionnelle.

Pourvois rejetés avec dépens.

Procureurs des appelantes: Maclaren, Corlett, Tanner et Greenwood, Ottawa.

Procureur des intimés: R. Tassé, Ottawa.