

Court of Appeal File No.: C53721
Court File No.: 10-8647-00CL
Court File No.: 10-8651-00CL
Court File No.: 10-8657-00CL
Court File No.: 10-8658-00CL

COURT OF APPEAL FOR ONTARIO

IN THE MATTER OF THE RECEIVERSHIP OF SKYSERVICE AIRLINES INC. of the City of Toronto, in the Province of Ontario

AND IN THE MATTER OF AN APPLICATION pursuant to Section 56 of the *Civil Air Navigation Services Commercialization Act*, S.C. 1996, c. 20, as amended (Application by NAV Canada)

AND IN THE MATTER OF AN APPLICATION pursuant to Section 9 of the *Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act*, S.C. 1992, c. 5 (Application by the Greater Toronto Airports Authority)

AND IN THE MATTER OF AN APPLICATION pursuant to Section 9 of the *Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act*, S.C. 1992, c. 5 (Application by the Ottawa MacDonald-Cartier International Airport Authority)

**JOINT BRIEF OF AUTHORITIES OF THE RESPONDENTS NAV CANADA,
GREATER TORONTO AIRPORTS AUTHORITY, AND
OTTAWA MACDONALD-CARTIER INTERNATIONAL AIRPORT AUTHORITY**

August 9, 2011

GOWLING LAFLEUR HENDERSON LLP
Barristers and Solicitors
1 First Canadian Place
100 King Street West
Suite 1600
Toronto, ON M5X 1G5

Clifton P. Prophet/Patrick Shea
LSUC #34845K/39655K

Telephone: (416) 862-3509/(416) 369-7399
Fax: 416-862-7661

Lawyers for NAV CANADA

OSLER, HOSKIN & HARCOURT LLP

P. O. Box 50, 1 First Canadian Place
Toronto ON M5X 1B8

Allan D. Coleman
LSUC#: 42007W
Tel.: (416) 862-4941
acoleman@osler.com

Shawn T. Irving
LSUC#: 50035U
Tel: (416) 862-4733
sirving@osler.com

Lawyers for Greater Toronto Airports
Authority and Ottawa MacDonald-Cartier
International Airport Authority

TO: BLAKE, CASSELS & GRAYDON LLP

199 Bay Street
Suite 2800, Commerce Court West
Toronto, ON M5L 1A9

Donald G. Gray/Auriol Marasco
Tel: 416-863-2750/2788
Fax: 416-863-2653

MCAP Europe Limited, GE Capital Aviation Air
Services; IAI V, Inc., and Celestial Aviation
Trading 23 Limited.

AND TO: OSLER, HOSKIN & HARCOURT LLP

P.O. Box 50
1 First Canadian Place
Toronto, ON M5X 1B8

Steven Golick/John MacDonald/Mary Paterson
Tel: 416-362-2111
Fax: 416-862-6666

Lawyers for Thomas Cook Canada Inc.

AND TO: BLAKE, CASSEL & GRAYDON LLP
199 Bay Street
Suite 2800, Commerce Court West
Toronto, ON M5L 1A9

Pamela L.J. Huff
Tel: 416-863-2958
Fax: 416-863-2653

Lawyers for CIT Leasing Corporation

AND TO: BLAKE, CASSELS & GRAYDON LLP
199 Bay Street
Suite 2800, Commerce Court West
Toronto, ON M5L 1A9

Linc Rogers/Steven Weisz/ Catherine Beagan
Flood/Christopher Burr/Natahn Cheifetz
Tel: 416-863-4168/2616
Fax: 416-863-2653

Lawyers for Sunwing Tours Inc. and Thomson
Airways Limited

**AND TO: AIKINS, MACAULAY & THORVALDSON
LLP**
360 Main Street
30th Floor
Winnipeg, MA R3C 4G1

J.J. Burnell/Allan F. Foran
Tel: 204-957-4663
Fax: 204-957-4285

Manitoba Lawyers for Winnipeg Airports
Authority Inc.

AND TO: CHAITONS LLP
5000 Yonge Street
10th Floor
Toronto, ON M2N 7E9

Harvey Chaiton/Doug Bourassa
Tel: 416-218-1129

Fax: 416-218-1849

Ontario Lawyers for Winnipeg Airports
Authority Inc.

AND TO: MCCARTHY TETRAULT LLP
Toronto-Dominion Bank Tower
66 Wellington Street West
Suite 5300
Toronto, ON M5K 1E6

James D. Gage/Heather Meredith/Geoff Hall
Tel: 416-601-7539/8342
Fax: 416-868-0673

Lawyers for FTI Consulting Canada Inc.

AND TO: FTI CONSULTING CANADA INC.
TD Waterhouse Tower
79 Wellington Street West
Suite 2010, P.O. Box 104
Toronto, Ontario
M5K 1G8

Nigel D. Meakin/Jamie Engen/Jodi Porepa
Tel: 416-649-8100
Fax: 416-649-8101

AND TO: FRASER, MILNER CASGRAIN LLP
1 First Canadian Place
39th Floor, 100 King Street West
Toronto, ON M5X 1B2

Jane Dietrich/Dan Dowdall/Kate Stigler
Tel: 416-863-4467/4700
Fax: 416-862-4592

Lawyers for International Lease Finance Corp.

AND TO: BENNETT JONES LLP
One First Canadian Place
Suite 3400
100 King Street West, P.O. Box 130
Toronto, ON M5K 1A4

Mark S. Laugesen
Tel: 416-777-4802
Fax: 416-863-1716
E-mail: laugesenm@bennettjones.ca

Lawyers for Gibralt Capital Corporation

INDEX

<u>DOCUMENT</u>	<u>TAB</u>
<i>NAV Canada v. Wilmington Trust Company</i> , 2006 CarswellQue 4890 (S.C.C.).	A
<i>Calgary Airport Authority v. Zoom Airlines Inc.</i> , 2009 CarswellAlta 1427 (C.A.).	B
<i>Billings Family Enterprises Ltd. v. Canada (Minister of Transport)</i> , [2008] F.C.J. No. 17 (F.C.)	C
<i>Aviation 2000 Inc. v. Minister of Transport</i> , TATC File No. Q-3199-41 (12 June 2006).	D
<i>Minister of Transport v. Tomassini</i> , TATC File No. Q-2520-33 (29 August 2003).	E
<i>Rubbert Aerial Spraying Inc. v. Minister of Transport</i> , TATC File No. C-3335-41 (6 November 2009).	F
<i>Air Mikisew Ltd. v. Canada (Minister of Transport)</i> , 2009 TATCE 21.	G
<i>1231640 Ontario Inc. (Re)</i> , 2007 CarswellOnt 7595 (C.A.).	H
<i>Housen v. Nikolaisen</i> [2002] 2 S.C.R. 235 (S.C.C.).	I
<i>Waxman v. Waxman</i> (2004), 186 O.A.C. 201 (C.A.)	J
<i>Calgary Airport Authority v. AerCap Group Services Inc.</i> , [2009] S.C.C.A. No. 464 (S.C.C.)	K

TAB A

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

NAV Canada c. Wilmington Trust Co.

NAV Canada et al. (Appellants/Respondents on cross-appeals) and International Lease Finance Corporation et al. (Respondents/Appellants on cross-appeals)

NAV Canada (Appellant) and Wilmington Trust Company et al. (Respondents)

NAV Canada (Appellant) and G.I.E. Avions de transport régional et al. (Respondents)

NAV Canada (Appellant) and Inter-Canadian (1991) Inc. et al. (Respondents)

Aéroports de Montréal (Appellant) and Wilmington Trust Company et al. (Respondents)

Greater Toronto Airports Authority (Appellant) and Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority et al. (Respondents)

Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority (Appellant) and Wilmington Trust Company et al. (Respondents)

NAV Canada (Appellant) and Inter-Canadian (1991) Inc. et al. (Respondents)

Aéroports de Montréal (Appellant) and Renaissance Leasing Corporation et al. (Respondents)

Greater Toronto Airports Authority (Appellant) and Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority et al. (Respondents)

Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority (Appellant) and Renaissance Leasing Corporation et al. (Respondents)

Aéroports de Montréal (Appellant) and Wilmington Trust Company et al. (Respondents)

Aéroports de Montréal (Appellant) and Newcourt Credit Group (Alberta) Inc. et al. (Respondents)

Aéroports de Montréal (Appellant) and Newcourt Credit Group (Alberta) Inc. et al. (Respondents)

St. John's International Airport Authority et al. (Appellants) and Newcourt Credit Group (Alberta) Inc. et al. (Respondents)

Greater Toronto Airports Authority (Appellant) and Greater London International Airport Authority et al. (Respondents)

Greater Toronto Airports Authority (Appellant) and Renaissance Leasing Corporation et al. (Respondents)

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

Greater Toronto Airports Authority (Appellant) and Newcourt Credit Group (Alberta) Inc. et al. (Respondents)

Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority (Appellant) and Wilmington Trust Company et al. (Respondents)

St. John's International Airport Authority (Appellant) and Newcourt Credit Group (Alberta) Inc. et al. (Respondents)

Charlottetown Airport Authority Inc. (Appellant) and CCG Trust Corporation et al. (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 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) (Respondents/Appellants on cross-appeals)

NAV Canada (Appellant) v. Wilmington Trust Company and Wilmington Trust Corporation (Respondents)

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)

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)

Greater Toronto Airports Authority (Appellant) v. 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)

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)

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

Aéroports de Montréal (Appellant) v. 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., NAV Canada, Greater Toronto Airports Authority and Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority (Respondents)

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)

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

Aéroports de Montréal (Appellant) v. 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)

Aéroports de Montréal (Appellant) v. 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)

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

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)

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)

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

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)

Supreme Court of Canada

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

Heard: January 16, 17, 2006

Judgment: June 9, 2006

Docket: 30214, 30729, 30730, 30731, 30732, 30738, 30740, 30742, 30743, 30745, 30749, 30750, 30751

© Thomson Reuters Canada Limited or its Licensors (excluding individual court documents). All rights reserved.

Proceedings: reversing in part *Canada 3000 Inc., Re* (2004), 2004 CarswellOnt 149, 3 C.B.R. (5th) 207, (sub nom. *Greater Toronto Airports Authority v. International Lease Finance Corp.*) 69 O.R. (3d) 1, 183 O.A.C. 201, 235 D.L.R. (4th) 618 (Ont. C.A.); additional reasons at *Canada 3000 Inc., Re* (2004), 3 C.B.R. (5th) 288, (sub nom. *Canada 3000 Inc. (Bankrupt), Re*) 186 O.A.C. 116, 2004 CarswellOnt 1915 (Ont. C.A.); reversing in part *Canada 3000 Inc., Re* (2002), 2002 CarswellOnt 1598, 33 C.B.R. (4th) 184, 5 P.P.S.A.C. (3d) 272 (Ont. S.C.J.); reversing in part *Nav Canada c. Wilmington Trust Co.* (2004), 2004 CarswellQue 11942, 2004 CarswellQue 10205, [2004] R.J.Q. 2966, (sub nom. *NAV Canada v. Wilmington Trust Co.*) 247 D.L.R. (4th) 503 (Eng.), 2004 CarswellQue 4127 (Que. C.A.); reversing *Nav Canada c. Wilmington Trust Co.* (2000), 2000 CarswellQue 2615 (Que. S.C.)

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

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

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

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

Christopher W. Besant, 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, 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, Jill Lawrie for C.I.T. Leasing Corporation and NBB-Royal Lease Partnership One (30214)

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

Craig J. Hill, Roger Jaipargas (written) for GATX/CL Air Leasing Cooperative Association (30214)

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

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

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

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

Bertrand Giroux, Markus Koehnen, Jeff Gollob, Jason Murphy, Jean-Yves Fortin, 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., Canadian Regional (1998) Ltd.

Subject: Public; Insolvency; Civil Practice and Procedure; Corporate and Commercial

Aviation and aeronautics --- Miscellaneous issues

Joint and several liability — Ontario airline C ceased operations after obtaining protection of Companies' Creditors Arrangement Act — Quebec airline I ceased operations — Both C and I leased aircraft from legal titleholders but were registered as owners of aircraft under Aeronautics Act — NAV Canada and Canadian airport authorities applied to superior courts for orders to seize and detain aircraft until significant charges incurred by C and I for services were paid — Both airlines became bankrupt — Aircraft of both C and I were released after securities were provided by lessors of aircraft — Ontario Superior Court dismissed motions for seizure and detention of C's aircraft — Quebec Superior Court allowed similar motions regarding I's aircraft — Ontario Court of Appeal affirmed lower judgment and Quebec Court of Appeal reversed lower judgment — NAV Canada and airport authorities appealed and lessors cross-appealed — Appeals allowed in part on other grounds and cross-appeals dismissed — On purposive interpretation of s. 55 of Civil Air Navigation Services Commercialization Act (CANSCA), legal titleholders, i.e. lessors, were not jointly and severally liable for charges owed to NAV Canada for civil air navigation services provided as legal titleholders were not "owners" of aircraft within meaning of s. 55 — Statutes and their legislative records clearly established that Parliament intended to create "user-pay" scheme for civil air navigation services, and that only "users" of civil air navigation services within contemplation of Act are airlines, not legal titleholders — Word "includes" in s. 55(2) of CANSCA used to define who is owner should receive strict interpretation for three reasons: 1) word "s'entend" used in French version calls for closed definition, i.e. that owner is limited to list in s. 55(2); 2) interpreting list in s. 55(2) as exhaustive for purposes of s. 55(1) was consistent with regulatory scheme as whole and legislative history; 3) exclusion of legal titleholders was consistent with Parliament's patent intent to limit scope of liability to "users" of NAV Canada's civil air navigation services — Policy and practice throughout federal regulatory scheme is to use term "owner" to refer to person in legal custody and control of aircraft, not legal titleholder — Legislative history and statute itself make it clear that Parliament did not intend CANSCA to replace or

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

override existing regulatory framework but rather to fit cohesively within it — Legislative context thus supported idea that legal titleholders were excluded from definition of owner in s. 55 of CANSCA — Strict interpretation of word "owner" in s. 55(1) was also common sense, as concluding otherwise would allow NAV Canada to seize aircraft of same legal titleholder that was leased to other airlines, thus severely disrupting functioning of airline industry.

Aviation and aeronautics --- Interpretation of aeronautics legislation — Miscellaneous legislation

Ontario airline C ceased operations after obtaining protection of Companies' Creditors Arrangement Act — Quebec airline I ceased operations — Both C and I leased aircraft from legal titleholders but were registered as owners of aircraft under Aeronautics Act — NAV Canada and Canadian airport authorities applied to superior courts for orders to seize and detain aircraft until significant charges incurred by C and I for services were paid — Both C and I became bankrupt — Aircraft of both C and I were released after securities were provided by lessors of aircraft — Ontario Superior Court dismissed motions for seizure and detention of C's aircraft — Quebec Superior Court allowed similar motions regarding I's aircraft — Ontario Court of Appeal affirmed lower judgment and Quebec Court of Appeal reversed lower judgment — NAV Canada and airport authorities appealed and lessors cross-appealed — Appeals allowed in part and cross-appeals dismissed — Fact that legal titleholders were not directly liable for charges imposed by NAV Canada because they were not "owners" of aircraft within meaning of s. 55 of Civil Air Navigation Services Commercialization Act (CANSCA) did not mean aircraft were similarly unburdened — NAV Canada and airport authorities were entitled to have orders to seize and detain aircraft under ss. 56 of CANSCA and 9 of Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (ATA) and to exercise them against security posted in substitution for aircraft — Seizure and detention remedy under ss. 56 of CANSCA and 9 of ATA does not have same object as remedy under s. 55 of CANSCA, as it is exercised against aircraft, not group of persons — Aircraft must be "owned" or "operated" by person who is liable to pay, and either is sufficient basis for application — As C and I were still aircraft's registered owners when detention remedies were applied for, remedies could be exercised against their aircraft — Leases between airlines and aircraft lessors could not circumvent detention remedy provided for by Parliament — Detention remedy did not infringe right of legal titleholders as remedy only granted NAV Canada and airport authorities possession of aircraft until payment of charges, not power to sell aircraft — Legal titleholders were well-informed and aware of workings of airline industry, and were in better position to protect themselves than NAV Canada and airport authorities who were legally required to provide services to all airlines, even those on verge of bankruptcy.

Bankruptcy and insolvency --- Priorities of claims — Secured claims — Forms of secured interests — Liens — Miscellaneous liens or charges

Ontario airline C ceased operations after obtaining protection of Companies' Creditors Arrangement Act — Quebec airline I ceased operations — Both C and I leased aircraft from legal titleholders but were registered as owners of aircraft under Aeronautics Act — NAV Canada and Canadian airport authorities applied to superior courts for orders to seize and detain aircraft until significant charges incurred by C and I for services were paid — Both C and I became bankrupt — Aircraft of both C and I were released after securities were provided by lessors of aircraft — Ontario Superior Court dismissed motions for seizure and detention of C's aircraft — Quebec Superior Court allowed similar motions regarding I's aircraft — Ontario Court of Appeal affirmed lower judgment and Quebec Court of Appeal reversed lower judgment — NAV Canada and airport authorities appealed and lessors cross-appealed — Appeals allowed in part and cross-appeals dismissed — Legal titleholders were not directly liable for charges imposed by NAV Canada because they were not "owners" of aircraft within meaning of s. 55 of Civil Air Navigation Services Commercialization Act (CANSCA) — Aircraft were not similarly unburdened — As C and I were still aircraft's registered owners under Aeronautics Act when detention remedies were applied for, NAV Canada and airport authorities were entitled to have orders to seize and detain aircraft, under ss. 56 of CANSCA and 9 of Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act, and to exercise them against security posted in substitution for aircraft — Leases between airlines and aircraft lessors could not circumvent detention remedy provided for by Parliament — Detention remedy did not affect right of legal titleholders as remedy only granted NAV Canada and airport authori-

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

ties possession of aircraft until payment of charges, not power to sell aircraft — There was no need to claim lien as detention remedy was purely creature of statute, and whether or not lien could arise by operation of law had no practical bearing on results of appeals — Bankruptcies had no impact on validity of detention as aircraft were still on airport tarmac in Canada and C and I were still "owners or operators" at time detention remedy was exercised.

Statutes --- Interpretation — Extrinsic aids — Miscellaneous issues

Quebec airline I ceased operations — Airline leased aircraft from legal titleholders but was registered as owner of aircraft under Aeronautics Act — NAV Canada and Canadian airport authorities applied to Superior court for orders to seize and detain aircraft until significant charges incurred by airline for services were paid — I became bankrupt — Aircraft of airline were released after security was provided by lessor of aircraft — Quebec Superior Court allowed similar motions for seizure and detention of I's aircraft — Quebec Court of Appeal reversed lower judgment — NAV Canada and airport authorities appealed and lessors cross-appealed — Appeals allowed in part on other grounds and cross-appeals dismissed — Resorting to Civil Code of Québec was unnecessary, even improper — Sections 56 of Civil Air Navigation Services Commercialization Act and 9 of Airport Transfer (Miscellaneous Matters) specifically state that detention remedy is exercised "in addition to any other remedy", which includes remedies under provincial law — Statutes concerned and Aeronautics Act are federal statutes which create unified aeronautics regime — That comprehensive code applies across Canada, which is even more necessary given mobility of aircraft.

Aviation and aeronautics --- Practice and procedure — General

Interest on charges — Ontario airline C ceased operations after obtaining protection of Companies' Creditors Arrangement Act — Quebec airline I ceased operations — Both C and I leased aircraft from legal titleholders but were registered as owners of aircraft under Aeronautics Act — NAV Canada and Canadian airport authorities applied to superior courts for orders to seize and detain aircraft until significant charges incurred by C and I for services were paid — Both C and I became bankrupt — Aircraft of both C and I were released after securities were provided by lessors of aircraft — Ontario Superior Court dismissed motions for seizure and detention of C's aircraft — Quebec Superior Court allowed similar motions regarding I's aircraft — Ontario Court of Appeal affirmed lower judgment and Quebec Court of Appeal reversed lower judgment — NAV Canada and airport authorities appealed and lessors cross-appealed — Appeals allowed in part and cross-appeals dismissed — Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act specifically authorizes interest on amounts owing — While Civil Air Navigation Services Commercialization Act (CANSCA) does not, CANSCA does grant NAV Canada broad power to determine and impose charges — Transport Minister approved regulation charging interest that was never contested — Given power to charge interest, interest continues to run to first of date of payment, of posting of security or of bankruptcy.

Bankruptcy and insolvency --- Practice and procedure in courts — Costs — Miscellaneous issues

Ontario airline C ceased operations after obtaining protection of Companies' Creditors Arrangement Act — Quebec airline I ceased operations — Both C and I leased aircraft from legal titleholders but were registered as owners of aircraft under Aeronautics Act — NAV Canada and Canadian airport authorities applied to superior courts for orders to seize and detain aircraft until significant charges incurred by C and I for services were paid — Both C and I became bankrupt — Aircraft of both C and I were released after securities were provided by lessors of aircraft — Ontario Superior Court dismissed motions for seizure and detention of C's aircraft — Quebec Superior Court allowed similar motions regarding I's aircraft — Court of Appeal affirmed lower judgment and refused to award costs because issues raised were novel and important to aviation industry and travelling public, lessors were not entirely successful, airport authorities were not unreasonable in appealing and were not-for-profit organizations, and there was lack of established jurisprudential authority — Quebec Court of Appeal reversed lower judgment — NAV Canada and airport authorities appealed and lessors cross-appealed — Appeals allowed in part and cross-appeals dismissed — Since NAV Canada and airport authorities achieved substantial success, costs were awarded to them at all court levels.

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

Bankruptcy and insolvency --- Proving claim — Right to interest

Ontario airline C ceased operations after obtaining protection of Companies' Creditors Arrangement Act — Airline C leased aircraft from legal titleholders but was registered as owner of aircraft under Aeronautics Act — NAV Canada and Canadian airport authorities applied to Ontario Superior Court for orders to seize and detain aircraft until significant charges incurred by C for services were paid — C became bankrupt — Aircraft of airline were released after security was provided by lessors of aircraft — Superior Court dismissed motions for seizure and detention of C's aircraft — Court of Appeal affirmed lower judgment — NAV Canada and airport authorities appealed and lessors cross-appealed — Appeals allowed in part and cross-appeals dismissed — Legal titleholders were not directly liable for charges imposed by NAV Canada because they were not "owners" of aircraft within meaning of s. 55 of Civil Air Navigation Services Commercialization Act (CANSCA) — Aircraft were not similarly unburdened — As C was still aircraft's registered owner under Aeronautics Act when detention remedies were applied for, NAV Canada and airport authorities were entitled to have orders to seize and detain aircraft, under ss. 56 of CANSCA and 9 of Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act, and to exercise them against security posted in substitution for aircraft — Leases between airlines and aircraft lessors could not circumvent detention remedy provided for by Parliament — Detention remedy did not affect right of legal titleholders as remedy only granted NAV Canada and airport authorities possession of aircraft until payment of charges, not power to sell aircraft — There was no need to claim lien as detention remedy was purely creature of statute, and whether or not lien could arise by operation of law had no practical bearing on results of appeals — Bankruptcy had no impact on validity of detention as aircraft were still on airport tarmac in Canada and C and was still "owner or operator" at time detention remedy was exercised.

Bankruptcy and insolvency --- Proposal — Companies' Creditors Arrangement Act — Application of Act

Ontario airline C ceased operations after obtaining protection of Companies' Creditors Arrangement Act — Airline C leased aircraft from legal titleholders but was registered as owner of aircraft under Aeronautics Act — NAV Canada and Canadian airport authorities applied to Ontario Superior Court for orders to seize and detain aircraft until significant charges incurred by C for services were paid — C became bankrupt — Aircraft of airline were released after security was provided by lessors of aircraft — Superior Court dismissed motions for seizure and detention of C's aircraft — Court of Appeal affirmed lower judgment — NAV Canada and airport authorities appealed and lessors cross-appealed — Appeals allowed in part and cross-appeals dismissed — Legal titleholders were not directly liable for charges imposed by NAV Canada because they were not "owners" of aircraft within meaning of s. 55 of Civil Air Navigation Services Commercialization Act (CANSCA) — Aircraft were not similarly unburdened — As C was still aircraft's registered owner under Aeronautics Act when detention remedies were applied for, NAV Canada and airport authorities were entitled to have orders to seize and detain aircraft, under ss. 56 of CANSCA and 9 of Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act, and to exercise them against security posted in substitution for aircraft — Leases between airlines and aircraft lessors could not circumvent detention remedy provided for by Parliament — Detention remedy did not affect right of legal titleholders as remedy only granted NAV Canada and airport authorities possession of aircraft until payment of charges, not power to sell aircraft — There was no need to claim lien as detention remedy was purely creature of statute, and whether or not lien could arise by operation of law had no practical bearing on results of appeals — Bankruptcy had no impact on validity of detention as aircraft were still on airport tarmac in Canada and C and was still "owner or operator" at time detention remedy was exercised.

Aviation and aéronautique --- Questions diverses

Responsabilité solidaire — C, une compagnie aérienne de l'Ontario, a mis fin à ses activités après avoir obtenu la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers — I, une compagnie aérienne du Québec, a aussi mis fin à ses activités — C et I louaient toutes les deux des aéronefs de propriétaires en titre, mais étaient enregistrées comme les propriétaires des aéronefs sous le régime de la Loi sur l'aéronautique — NAV Canada et des administrations aéroportuaires canadiennes ont demandé aux cours supérieures des ordonnances pour saisir et retenir les aéronefs jusqu'au paiement des importantes redevances que leur devaient C et I pour les services rendus — C et I ont

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

toutes les deux fait faillite — Mainlevée des saisies contre les aéronefs de C et I a été ordonnée après remise de sûretés par les locateurs des aéronefs — Cour supérieure de l'Ontario a rejeté les requêtes en saisie et détention des aéronefs de C — Cour supérieure du Québec a accueilli des requêtes similaires à l'égard des aéronefs de I — Cour d'appel de l'Ontario a confirmé le jugement de première instance, tandis que la Cour d'appel du Québec a infirmé le jugement de première instance — NAV Canada et les administrations aéroportuaires ont interjeté appel et les locateurs ont formé des pourvois incidents — Pourvois accueillis en partie pour d'autres motifs et pourvois incidents rejetés — Selon une interprétation téléologique de l'art. 55 de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile (LCSNAC), les propriétaires en titre, soit les locateurs, n'étaient pas solidairement responsables des redevances dues à NAV Canada pour les services de navigation aérienne civile, car ils n'étaient pas des « propriétaires » des aéronefs au sens de l'art. 55 — Lois et historique législatif de celles-ci indiquaient clairement que le législateur voulait instituer un régime d'« utilisateur-payeur » en matière de services de navigation aérienne civile et que seuls les « usager[s] » de ces services visés par la loi soient les transporteurs aériens, et non les propriétaires en titre — Terme « includes » dans la version anglaise de l'art. 55(2) LCSNAC utilisé pour définir qui est le propriétaire devait être interprété de façon stricte pour trois raisons: 1) terme « s'entend » utilisé dans la version française indiquait une définition fermée, c'est-à-dire que le propriétaire se limitait aux personnes énumérées à l'art. 55(2); 2) il était conforme à l'ensemble du régime de réglementation et à l'historique de la loi de voir une liste exhaustive dans l'énumération faite par l'art. 55(2) pour l'application de l'art. 55(1); 3) l'exclusion des propriétaires en titre était 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 — Dans tout le régime de réglementation fédéral, le mot « propriétaire » renvoie en principe et en pratique à la personne qui a la garde et la responsabilité légales de l'aéronef, et non au propriétaire en titre — Historique législatif et LCSNAC elle-même montraient 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 — Contexte législatif appuyait donc l'idée que les propriétaires en titre soient exclus de la définition de propriétaire à l'art. 55 LCSNAC — Interprétation restrictive de du mot « propriétaire » à l'art. 55 relevait du bon sens; conclure autrement permettrait à NAV Canada de saisir les aéronefs d'un même propriétaire en titre mais loué à d'autres compagnies aériennes, ce qui perturberait gravement le fonctionnement de l'industrie du transport aérien.

Aviation et aéronautique --- Interprétation de la législation en matière d'aéronautique — Législation diverse

C, une compagnie aérienne de l'Ontario, a mis fin à ses activités après avoir obtenu la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers — I, une compagnie aérienne du Québec, a aussi mis fin à ses activités — C et I louaient toutes les deux des aéronefs de propriétaires en titre, mais étaient enregistrées comme les propriétaires des aéronefs sous le régime de la Loi sur l'aéronautique — NAV Canada et des administrations aéroportuaires canadiennes ont demandé aux cours supérieures des ordonnances pour saisir et retenir les aéronefs jusqu'au paiement des importantes redevances que leur devaient C et I pour les services rendus — C et I ont toutes les deux fait faillite — Mainlevée des saisies contre les aéronefs de C et I a été ordonnée après remise de sûretés par les locateurs des aéronefs — Cour supérieure de l'Ontario a rejeté les requêtes en saisie et détention des aéronefs de C — Cour supérieure du Québec a accueilli des requêtes similaires à l'égard des aéronefs de I — Cour d'appel de l'Ontario a confirmé le jugement de première instance, tandis que la Cour d'appel du Québec a infirmé le jugement de première instance — NAV Canada et les administrations aéroportuaires ont interjeté appel et les locateurs ont formé des pourvois incidents — Pourvois accueillis en partie et pourvois incidents rejetés — Fait que les propriétaires en titre, les locateurs, ne soient pas directement responsables du paiement des redevances imposées par NAV Canada, parce qu'ils n'étaient pas les « propriétaires » des aéronefs au sens de l'art. 55 de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile (LCSNAC), ne signifiait pas que les aéronefs étaient tout autant dégages — En vertu de l'art. 56 LCSNAC et 9 de la Loi relative aux cessions d'aéroports (LCA), NAV Canada et les administrations aéroportuaires avaient droit à des ordonnances de saisie et de rétention à l'égard des aéronefs et à ce que celles-ci soient exécutées sur les sûretés substituées aux aéronefs — Recours en saisie et rétention en vertu des art. 56 LCSNAC et 9 LCA n'avait pas le même objet que le recours en vertu de l'art. 55 LCSNAC, puisqu'il est exercé contre les aéronefs, et non un groupe de personnes — Défaillant doit être le « propriétaire » ou l'« utilisateur » de l'aéronef, une seule de ces qualités suffisant pour fonder le recours — Demandes de rétention pouvaient être exer-

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

cées à l'égard des aéronefs de C et I, puisque celles-ci en étaient toujours les propriétaires enregistrées lorsque les demandes ont été présentées — Baux entre les compagnies aériennes et les locataires d'aéronef ne pouvaient permettre de contourner le recours en rétention prévu par le législateur — Recours en rétention ne portaient pas atteinte au titre de propriété des locataires puisqu'il n'accordait à NAV Canada et aux administrations aéroportuaires que le pouvoir d'avoir la possession des aéronefs jusqu'au paiement des redevances, et non le pouvoir de faire vendre — Propriétaires en titre étaient bien informés et bien au fait de l'industrie dans laquelle ils avaient choisi d'investir et ils étaient dans une meilleure position que NAV Canada et les administrations aéroportuaires, qui étaient légalement requis de fournir leurs services à toutes les compagnies aériennes, même celle sur le bord de la faillite.

Faillite et insolvabilité --- Priorité des réclamations — Réclamations garanties — Types de droits garantis — Privilèges — Divers privilèges et charges

C, une compagnie aérienne de l'Ontario, a mis fin à ses activités après avoir obtenu la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers — I, une compagnie aérienne du Québec, a aussi mis fin à ses activités — C et I louaient toutes les deux des aéronefs de propriétaires en titre, mais étaient enregistrées comme les propriétaires des aéronefs sous le régime de la Loi sur l'aéronautique — NAV Canada et des administrations aéroportuaires canadiennes ont demandé aux cours supérieures des ordonnances pour saisir et retenir les aéronefs jusqu'au paiement des importantes redevances que leur devaient C et I pour les services rendus — C et I ont toutes les deux fait faillite — Mainlevée des saisies contre les aéronefs de C et I a été ordonnée après remise de sûretés par les locataires des aéronefs — Cour supérieure de l'Ontario a rejeté les requêtes en saisie et détention des aéronefs de C — Cour supérieure du Québec a accueilli des requêtes similaires à l'égard des aéronefs de I — Cour d'appel de l'Ontario a confirmé le jugement de première instance, tandis que la Cour d'appel du Québec a infirmé le jugement de première instance — NAV Canada et les administrations aéroportuaires ont interjeté appel et les locataires ont formé des pourvois incidents — Pourvois accueillis en partie et pourvois incidents rejetés — Propriétaires en titre, les locataires, n'étaient pas directement responsables du paiement des redevances imposées par NAV Canada, parce qu'ils n'étaient pas les « propriétaires » des aéronefs au sens de l'art. 55 de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile (LCSNAC) — Aéronefs n'étaient pas pareillement dégagés — Puisque C et I étaient toujours les propriétaires enregistrées des aéronefs lorsque les demandes de rétention ont été présentées, NAV Canada et les administrations aéroportuaires avaient droit, en vertu de l'art. 56 LCSNAC et 9 de la Loi relative aux cessions d'aéroports, à des ordonnances de saisie et de rétention à l'égard des aéronefs et à ce que celles-ci soient exécutées sur les sûretés substituées aux aéronefs — Baux entre les compagnies aériennes et les locataires d'aéronef ne pouvaient permettre de contourner le recours en rétention prévu par le législateur — Recours en rétention ne portaient pas atteinte au titre de propriété des locataires puisqu'il n'accordait à NAV Canada et aux administrations aéroportuaires que le pouvoir d'avoir la possession des aéronefs jusqu'au paiement des redevances, et non le pouvoir de faire vendre — Il n'était pas nécessaire de revendiquer un privilège, étant donné que le recours en rétention est d'origine exclusivement législative et que la question de la naissance d'un privilège par l'effet de la loi n'avait pas d'incidence concrète sur l'issue des pourvois — Faillites n'avaient pas d'effet sur la validité de la rétention, étant donné que les aéronefs se trouvaient encore sur le tarmac d'aéroports au Canada et que C et I en étaient encore « propriétaires ou usagers » aux dates où les recours en détention ont été exercés.

Lois --- Interprétation — Outils extrinsèques — Questions diverses

I, une compagnie aérienne du Québec, a mis fin à ses activités — Compagnie louait des aéronefs de propriétaires en titre, mais était enregistrée comme la propriétaire des aéronefs sous le régime de la Loi sur l'aéronautique — NAV Canada et des administrations aéroportuaires canadiennes ont demandé à la Cour supérieure du Québec des ordonnances pour saisir et retenir les aéronefs jusqu'au paiement des importantes redevances que leur devait la compagnie pour les services rendus — I a fait faillite — Mainlevée des saisies contre les aéronefs de la compagnie a été ordonnée après remise d'une sûreté par les locataires des aéronefs — Cour supérieure du Québec a accueilli les requêtes en saisie et détention des aéronefs de I — Cour d'appel du Québec a infirmé le jugement de première instance — NAV Canada et les administrations aéroportuaires ont interjeté appel et les locataires ont formé des pourvois incidents — Pourvois accueillis en partie pour d'autres motifs et pourvois incidents rejetés — Il était non nécessaire, voire inop-

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

portun de recourir au Code civil du Québec — Articles 56 de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile et 9 de la Loi relative aux cessions d'aéroports énoncent expressément que le recours en rétion s'exerce « en sus de tout autre recours », ce qui comprend les recours prévus par le droit provincial — Lois en cause ainsi que la Loi sur l'aéronautique sont des lois fédérales qui établissent un régime unifié en matière d'aéronautique — Il s'agit d'un code exhaustif qui s'applique uniformément à travers le pays, d'autant plus nécessaire vu la mobilité des aéronefs.

Aviation et aéronautique --- Procédure — En général

Intérêts sur redevances — C, une compagnie aérienne de l'Ontario, a mis fin à ses activités après avoir obtenu la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers — I, une compagnie aérienne du Québec, a aussi mis fin à ses activités — C et I louaient toutes les deux des aéronefs de propriétaires en titre, mais étaient enregistrées comme les propriétaires des aéronefs sous le régime de la Loi sur l'aéronautique — NAV Canada et des administrations aéroportuaires canadiennes ont demandé aux cours supérieures des ordonnances pour saisir et retenir les aéronefs jusqu'au paiement des importantes redevances que leur devaient C et I pour les services rendus — C et I ont toutes les deux fait faillite — Mainlevée des saisies contre les aéronefs des C et I a été ordonnée après remise de sûretés par les locateurs des aéronefs — Cour supérieure de l'Ontario a rejeté les requêtes en saisie et détention des aéronefs de C — Cour supérieure du Québec a accueilli des requêtes similaires à l'égard des aéronefs de I — Cour d'appel de l'Ontario a confirmé le jugement de première instance, tandis que la Cour d'appel du Québec a infirmé le jugement de première instance — NAV Canada et les administrations aéroportuaires ont interjeté appel et les locateurs ont formé des pourvois incidents — Pourvois accueillis en partie et pourvois incidents rejetés — Loi relative aux cessions d'aéroports autorise expressément les intérêts sur les sommes en souffrance — Même si la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile (LCSNAC) ne mentionne pas expressément les intérêts, elle accorde à NAV Canada un pouvoir étendu de fixer et d'imposer des redevances — Ministre des transports a approuvé un règlement imposant des intérêts et celui-ci n'a pas été contesté — Vu l'existence du pouvoir d'exiger des intérêts, ceux-ci courraient 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.

Faillite et insolvabilité --- Procédure devant les tribunaux — Frais — Questions diverses

C, une compagnie aérienne de l'Ontario, a mis fin à ses activités après avoir obtenu la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers — I, une compagnie aérienne du Québec, a aussi mis fin à ses activités — C et I louaient toutes les deux des aéronefs de propriétaires en titre, mais étaient enregistrées comme les propriétaires des aéronefs sous le régime de la Loi sur l'aéronautique — NAV Canada et des administrations aéroportuaires canadiennes ont demandé aux cours supérieures des ordonnances pour saisir et retenir les aéronefs jusqu'au paiement des importantes redevances que leur devaient C et I pour les services rendus — C et I ont toutes les deux fait faillite — Mainlevée des saisies contre les aéronefs de C et I a été ordonnée après remise de sûretés par les locateurs des aéronefs — Cour supérieure de l'Ontario a rejeté les requêtes en saisie et détention des aéronefs de C — Cour supérieure du Québec a accueilli des requêtes similaires à l'égard des aéronefs de I — Cour d'appel de l'Ontario a confirmé le jugement de première instance, mais a refusé d'accorder des dépens, au motif que les questions soulevées étaient nouvelles et d'importance pour l'industrie de l'aviation et le public voyageur, que les locateurs n'avaient pas gagné sur toute la ligne, que les pourvois des administrations aéroportuaires n'étaient pas déraisonnables, que celles-ci étaient des organismes à but non lucratif et qu'il n'y avait aucune autorité jurisprudentielle établie — Cour d'appel du Québec a infirmé le jugement de première instance — NAV Canada et les administrations aéroportuaires ont interjeté appel et les locateurs ont formé des pourvois incidents — Pourvois accueillis en partie et pourvois incidents rejetés — Puisque NAV Canada et les administrations aéroportuaires ont obtenu substantiellement gain de cause, elles avaient droit aux dépens devant toutes les instances.

Faillite et insolvabilité --- Preuve de la réclamation — Droit à un intérêt

C, une compagnie aérienne de l'Ontario, a mis fin à ses activités après avoir obtenu la protection de la Loi sur les

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

arrangements avec les créanciers — C louait des aéronefs de propriétaires en titre, mais était enregistrée comme la propriétaire des aéronefs sous le régime de la Loi sur l'aéronautique — NAV Canada et des administrations aéroportuaires canadiennes ont demandé à la Cour supérieure de l'Ontario des ordonnances pour saisir et retenir les aéronefs jusqu'au paiement des redevances considérables que leur devait C pour les services rendus — C a fait faillite — Mainlevée des saisies contre les aéronefs de la compagnie a été ordonnée après remise d'une sûreté par les locateurs des aéronefs — Cour supérieure de l'Ontario a rejeté les requêtes en saisie et détention des aéronefs de C — Cour d'appel de l'Ontario a confirmé le jugement de première instance — NAV Canada et les administrations aéroportuaires ont interjeté appel et les locateurs ont formé des pourvois incidents — Pourvois accueillis en partie et pourvois incidents rejetés — Propriétaires en titre, les locateurs, n'étaient pas directement responsables du paiement des redevances imposées par NAV Canada, parce qu'ils n'étaient pas les « propriétaires » des aéronefs au sens de l'art. 55 de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile (LCSNAC) — Aéronefs n'étaient pas pareillement dégagés — Puisque C était toujours la propriétaire enregistrée des aéronefs lorsque les demandes de rétention ont été présentées, NAV Canada et les administrations aéroportuaires avaient droit, en vertu de l'art. 56 LCSNAC et 9 de la Loi relative aux cessions d'aéroports, à des ordonnances de saisie et de rétention à l'égard des aéronefs et à ce que celles-ci soient exécutées sur la sûreté substituée aux aéronefs — Baux entre les compagnies aériennes et les locateurs d'aéronef ne pouvaient permettre de contourner le recours en rétention prévu par le législateur — Recours en rétention ne portaient pas atteinte au titre de propriété des locateurs puisqu'il n'accordait à NAV Canada et aux administrations aéroportuaires que le pouvoir d'avoir la possession des aéronefs jusqu'au paiement des redevances, et non le pouvoir de faire vendre — Il n'était pas nécessaire de revendiquer un privilège, étant donné que le recours en rétention est d'origine exclusivement législative et que la question de la naissance d'un privilège par l'effet de la loi n'avait pas d'incidence concrète sur l'issue des pourvois — Faillite n'avait pas d'effet sur la validité de la rétention, étant donné que les aéronefs se trouvaient encore sur le tarmac d'aéroports au Canada et que C en était encore « propriétaire ou usager » aux dates où les recours en détention ont été exercés.

Faillite et insolvabilité --- Proposition — Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies — Application de la Loi

C, une compagnie aérienne de l'Ontario, a mis fin à ses activités après avoir obtenu la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers — C louait des aéronefs de propriétaires en titre, mais était enregistrée comme la propriétaire des aéronefs sous le régime de la Loi sur l'aéronautique — NAV Canada et des administrations aéroportuaires canadiennes ont demandé à la Cour supérieure de l'Ontario des ordonnances pour saisir et retenir les aéronefs jusqu'au paiement des redevances considérables que leur devait C pour les services rendus — C a fait faillite — Mainlevée des saisies contre les aéronefs de la compagnie a été ordonnée après remise d'une sûreté par les locateurs des aéronefs — Cour supérieure de l'Ontario a rejeté les requêtes en saisie et détention des aéronefs de C — Cour d'appel de l'Ontario a confirmé le jugement de première instance — NAV Canada et les administrations aéroportuaires ont interjeté appel et les locateurs ont formé des pourvois incidents — Pourvois accueillis en partie et pourvois incidents rejetés — Propriétaires en titre, les locateurs, n'étaient pas directement responsables du paiement des redevances imposées par NAV Canada, parce qu'ils n'étaient pas les « propriétaires » des aéronefs au sens de l'art. 55 de la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile (LCSNAC) — Aéronefs n'étaient pas pareillement dégagés — Puisque C était toujours la propriétaire enregistrée des aéronefs lorsque les demandes de rétention ont été présentées, NAV Canada et les administrations aéroportuaires avaient droit, en vertu de l'art. 56 LCSNAC et 9 de la Loi relative aux cessions d'aéroports, à des ordonnances de saisie et de rétention à l'égard des aéronefs et à ce que celles-ci soient exécutées sur la sûreté substituée aux aéronefs — Baux entre les compagnies aériennes et les locateurs d'aéronef ne pouvaient permettre de contourner le recours en rétention prévu par le législateur — Recours en rétention ne portaient pas atteinte au titre de propriété des locateurs puisqu'il n'accordait à NAV Canada et aux administrations aéroportuaires que le pouvoir d'avoir la possession des aéronefs jusqu'au paiement des redevances, et non le pouvoir de faire vendre — Il n'était pas nécessaire de revendiquer un privilège, étant donné que le recours en rétention est d'origine exclusivement législative et que la question de la naissance d'un privilège par l'effet de la loi n'avait pas d'incidence concrète sur l'issue des pourvois — Faillite n'avait pas d'effet sur la validité de la rétention, étant donné que les aéronefs se trouvaient encore sur le tarmac d'aéroports au Canada et que C en était encore « propriétaire ou usager » aux dates où les recours en détention ont été exercés.

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

The airports owned and operated by the Federal government were privatized by the Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act (ATA) in 1992. NAV Canada is the not-for-profit organization that took over the civil air navigation system from the government when it was privatized in 1996 by the Civil Air Navigation Services Commercialization Act (CANSCA). Both NAV Canada and the airport authorities were required to provide their services to any aircraft circulating in Canadian space. To ensure the financial viability of potential investors that would provide services to aviation business, Parliament granted these private operators a statutory power to apply to a superior court judge for an order to seize and detain aircraft until outstanding charges are paid.

Airline C ceased its operations on the same day that it had applied for protection under the Companies' Creditors Arrangement Act (CCAA). The next day, an order was issued, grounding its fleet and requiring the return to Canada of the aircraft it used. NAV Canada applied to the Ontario Superior Court of Justice under s. 56(1) of CANSCA for authorization to seize and detain the aircraft used by C. A day after that, the C companies were put into bankruptcy. They owed \$7.4 million to NAV Canada and \$21 million to several Canadian airport authorities. These airport authorities also moved to seize and detain the aircraft under s. 9 of the ATA. These remedies concerned 38 aircraft used by C's companies, and 36 of these aircraft were leased, their legal titles being retained by the lessors. Even though C's companies were not the legal titleholders of the aircraft, the aircraft were registered in C's name as owner under the Aeronautics Act. The CCAA stay operated as an interim bar to repossession of the aircraft. The legal titleholders of the aircraft challenged the seizures and detentions. The motions judge approved the terms of their release on the posting of security for 110 per cent of the amount claimed. He later dismissed the motion, holding that the legal titleholders were not jointly and severally liable for the charges owed to NAV Canada as the aircraft were not in their possession when the charges were incurred. Moreover, the seizure and detention remedies in CANSCA and ATA did not create a lien or security interest that ranked prior to the ownership or perfected security rights of third parties. The Ontario Court of Appeal dismissed the appeals by NAV Canada and the airport authorities.

Airline I ceased its operations in November 1999. At that time, it owed \$5 million to NAV Canada and the airport authorities. I also leased aircraft and was their registered owner under the Aeronautics Act. In December 1999, NAV Canada and the airport authorities obtained, from the Quebec Superior Court, an order for the seizure and detention of a number of aircraft. I later became bankrupt, after its proposal was rejected by its creditors. The bankruptcy trustee applied to the Superior Court for directions. The court ordered the release of the aircraft in exchange for security set at 150 per cent of the amount claimed by NAV Canada and the airport authorities. The Superior Court later confirmed the validity of the detention and ruled that the legal titleholders were liable for the amounts owing. The Québec Court of Appeal reversed that decision on the basis that the lessors' right to repossession took precedence, that the lessors did not have to pay the amounts owed and that they were entitled to the return of their aircraft. NAV Canada and the airport authorities appealed the judgments of the Ontario and Québec appellate courts. The lessors cross-appealed.

Held: The appeals were allowed in part and the cross-appeals were dismissed.

The present case was an exercise in statutory interpretation from beginning to end and that kind of issue is always closely tied to the context. Parliament enacted the measures at issue at a time where insolvent or bankrupt airlines were a fact of life within that industry. It probably fully appreciated that most airplanes were leased under complex leasing arrangements and also crossed borders, and that the only effective collection scheme would be to make the aircraft themselves available for seizure and let those interested in them, including legal titleholders, resolve their dispute about who would pay the amounts owing to the service providers. Part of the important context is the commercial reality of the marketplace where a statute is intended to function. As a result of privatization, NAV Canada and the airport authorities provided services according to a cost-based tariff. They could not refuse to provide their services to an airline, even if that airline was near bankruptcy. Central to the statutory scheme is the fact that these service providers are self-funded and intended to be financially viable and independent. Since they do not have access to government financial resources, the statutory remedies were clearly intended to promote financial viability

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

within a risky business environment and to make privatization attractive and practicable to potential investors.

On a purposive interpretation of s. 55 of CANSCA, the legal titleholders were not jointly and severally liable for the charges owed to NAV Canada for the civil air navigation services provided, as the legal titleholders were not "owners" within the meaning of that provision. The statutes and their legislative records clearly established that Parliament intended to create a "user-pay" scheme for civil air navigation services, and that the only "users" of those services within the contemplation of the Act are the airlines, not the legal titleholders.

To determine the meaning of the word "owner" in s. 55, the owner being liable to pay the NAV Canada charges, the global context must be considered, not just the ordinary and grammatical meaning. Three reasons justified a strict interpretation of the English version of s. 55(2) of CANSCA using the word "includes" to define who is considered to be an aircraft owner. First, it was significant that the word "s'entend" used in the French version signalled a closed definition, i.e. that the owner is limited to persons listed in s. 55(2). Second, interpreting the list in s. 55(2) as exhaustive of ownership for the purposes of s. 55(1) was consistent with the regulatory scheme as a whole and its legislative history. 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. Section 55(2) does not mention the lessor. Parliament considered the aircraft leasing agreements and decided that the person in possession of an aircraft is its owner for the purposes of user charges. Third, exclusion of legal titleholders was consistent with Parliament's obvious intent to limit the scope of liability to "users" of NAV Canada's civil air navigation services.

CANSCA and the ATA are part of a broader legislative framework, consisting of statutes, regulations and international conventions, that governs aeronautics in Canada. They thus had to be interpreted in a manner allowing harmony, coherence and uniformity between statutes dealing with the same subject matter. 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 the aircraft, not the legal titleholder. The Convention on International Civil Aviation does not require legal title to correspond with registered ownership. Hansard evidence confirmed Parliament's apparent intent to exclude legal titleholders from personal liability for air navigation charges. The legislative history and the statute itself make it thus clear that Parliament did not intend CANSCA to replace or override the existing regulatory framework but rather to fit cohesively within it. The legislative context thus supported the idea that legal titleholders were excluded from the definition of owner in s. 55 of CANSCA. Finally, a strict interpretation of the word "owner" in s. 55(1) was common sense. Concluding otherwise would allow NAV Canada to seize aircraft of the same legal titleholder that were leased to other airlines, which would severely disrupt the functioning of the airline industry.

The conclusion that legal titleholders were not directly liable under s. 55 did not mean that the aircraft were similarly unburdened. NAV Canada and the airport authorities were entitled to have orders to seize and detain aircraft under ss. 56 of CANSCA and 9 of the ATA, and to exercise them against the securities substituted to the aircraft. These provisions were not ambiguous and, thus, there was no reason to resort to strict interpretation. The fundamental difference between s. 55 of CANSCA and ss. 56 of CANSCA and 9 of the ATA is that the seizure and detention remedy is exercised against aircraft, not a group of persons. The detention remedy has a different object than that of s. 55; it allows taking possession of the aircraft until the debt has been paid or a security deposited. The aircraft must be "owned" or "operated" by a person who is liable to pay, and either is a sufficient basis for an application. C and I were still the registered owners of the aircraft when the orders for seizure and detention were applied for. The remedies could thus be exercised against their aircraft. The leases between the airlines and the aircraft lessor could not circumvent the detention remedy provided for by Parliament. The detention remedies did not infringe their ownership title. Neither CANSCA nor the ATA grants a power to sell; NAV Canada and the airport authorities could only claim possession of the aircrafts until the charges were paid. The debt could not be limited on a aircraft by aircraft basis, as the aircraft were seized for the total amounts owed by the airlines. Finally, the legal titleholders had no reason to be indignant about the detention. They were well-informed and well-aware of the workings of the industry in which they had chosen to invest. Detention remedies have long been exercised in the transport industry. The legal titleholders were in a better position to protect themselves than NAV Canada or the airport authorities, and already

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

were doing so since most aircraft leases in this case provided for substantial security deposits.

There was no need to claim a lien in this case. The seizure and detention remedy is purely a creature of statute. The issue as to whether or not a lien could arise by operation of law had no practical bearing on the results in these appeals.

The bankruptcy procedures had no effect on the detention. In Quebec, the detention remedies were started well before the assignment in bankruptcy. In Ontario, the detention remedies occurred during the stay period ordered under the CCAA, and C thus remained the registered owner of the aircraft. The aircraft were never part of the assets of the bankrupt, as the title belonged to the legal titleholders. The aircraft could be validly detained, as they were still on an airport tarmac in Canada and C and I were still "owners or operators" at the relevant time.

In I's case, it was unnecessary, even improper, to resort to the Civil Code of Québec. Sections 56 of CANSCA and 9 of ATA specifically state that the detention remedy is exercised "in addition to any other remedy", which includes remedies under provincial law. The statutes concerned and the Aeronautics Act are federal statutes which create a unified aeronautics regime. This comprehensive code applies across the country, which is even more necessary given the mobility of aircraft.

The lessors of motors in C's aircraft could not repossess them. The motors were components of the aircraft and fell within the definition of "aeronautic products" in s. 3(1) of the Aeronautics Act. They were attached to the detained aircrafts in respect of which charges were imposed. The statutory provisions do not contemplate the dismantling of the aircraft on the tarmac. As for the sub-lessors of two aircrafts, they could not fare better than legal titleholders, since the aircraft in which they had an interest was subject to the seizure.

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 is fulfilled. These were only potential remedies that were subject to the court's discretion. The motions judge can examine several of the possible unfair effects of the remedy. He or she can allocate payment of the amount owed amongst the legal titleholders. He or she 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.

The ATA specifically authorizes interest on the amounts owing. Even though CANSCA does not, it does grant NAV Canada a broad power to determine and impose charges. The Transport Minister approved a regulation charging interest that was never contested. Given the power to charge interest, interest continues to run to the date of payment, of the posting of security, or of bankruptcy, whichever occurs first. If interest were to stop accruing before payment is made, the airport authorities and NAV Canada would then not recover the full amount owed to them in real terms. Providing security stops interest from accruing.

The appeals were allowed in part and the cross-appeals were dismissed. The matters were returned to the trial judges for further consideration and disposition. Since NAV Canada and the airport authorities achieved substantial success, the appeals were allowed with costs to them at all court levels.

Les aéroports possédés et exploités par le gouvernement fédéral ont été privatisés par la Loi relative aux cessions d'aéroports (LCA) en 1992. NAV Canada est l'organisme sans but lucratif qui a pris la relève du gouvernement lorsque le système de navigation aérienne civile a été privatisé par la Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile (LCSNAC) en 1996. Tant NAV Canada que les administrations aéroportuaires sont tenues de fournir leurs services à tout aéronef circulant dans l'espace aérien canadien. Pour assurer la viabilité financière des investisseurs potentiels qui fourniraient les services à l'industrie du transport aérien, le Parlement a accordé à ces exploitants privés 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.

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

La compagnie aérienne C a mis fin à ses activités le même jour où elle s'était prévalu de la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (LACC). Le lendemain, une ordonnance interdisait sa flotte de vol et prescrivait le retour au Canada des aéronefs qu'elle utilisait. NAV Canada a demandé à la Cour supérieure de justice de l'Ontario, en vertu de l'art. 56(1) LCSNAC, l'autorisation de saisir et de retenir les aéronefs utilisés par C. Le surlendemain, les sociétés de C ont été mises en faillite. Elles devaient 7,4 millions de dollars à NAV Canada et plus 21 millions à diverses administrations aéroportuaires canadiennes. Ces dernières ont également demandé la saisie et la retenue des aéronefs en vertu de l'art. 9 LCA. Les divers recours visaient 38 aéronefs utilisés par les sociétés de C, dont 36 étaient loués, leur titre de propriété étant conservé par les locataires. Même si les sociétés de C n'étaient pas propriétaires en titre des aéronefs, ceux-ci étaient immatriculés sous le régime de la Loi sur l'aéronautique comme appartenant à C. En raison de la LACC, la reprise des aéronefs était interdite provisoirement. Les propriétaires en titre des aéronefs ont contesté les saisies et rétentions. Le juge saisi des requêtes a approuvé les termes d'une mainlevée de la saisie contre la remise d'une sûreté équivalant à 110 pour cent de la créance réclamée. Il a par la suite rejeté les requêtes, étant d'avis que les propriétaires en titre n'étaient pas solidairement responsables des redevances dues à NAV Canada parce qu'ils n'avaient pas la possession des aéronefs lors de l'imposition des redevances. De plus, les recours à la saisie et à la rétention de la LCSNAC et la LCA ne créaient pas de privilège ou sûreté ayant préséance sur les droits de propriétés ou sûretés parfaites des tiers. La Cour d'appel de l'Ontario a rejeté les pourvois de NAV Canada et des administrations aéroportuaires.

La compagnie aérienne I a cessé ses activités en novembre 1999. À ce moment-là, elle devait 5 millions de dollars à NAV Canada et aux administrations aéroportuaires. I louait aussi des aéronefs, qui étaient enregistrés sous la Loi sur l'aéronautique comme lui appartenant. En décembre 1999, ces dernières ont obtenu de la Cour supérieure du Québec la saisie et la rétention d'un certain nombre d'aéronefs. I a fait faillite en janvier 2000, après le rejet de sa proposition par ses créanciers. Le syndic de faillite a demandé des directives à la Cour supérieure. Celle-ci a ordonné la mainlevée de la saisie des aéronefs contre la remise d'une sûreté équivalant à 150 pour cent du montant réclamés par NAV Canada et les administrations aéroportuaires. La Cour supérieure a par la suite 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, au motif que les droits des propriétaires avaient préséance, qu'ils n'avaient pas à payer les redevances dues et que leurs appareils devaient leur être remis. NAV Canada et les administrations aéroportuaires ont interjeté appel de la décision de la Cour d'appel du Québec et de celle de l'Ontario. Les locataires ont formé des pourvois incidents.

Arrêt: Les pourvois ont été accueillis en partis et les pourvois incidents ont été rejetés.

Binnie, J., au nom de la Cour: La présente affaire était un exercice d'interprétation des lois sur toute la ligne et ce type de question est toujours étroitement lié au contexte. Le législateur a adopté les mesures en cause à une époque où les transporteurs aériens insolubles ou en faillite étaient monnaie courante dans cette industrie. Il était probablement tout à fait conscient que, la plupart des avions étant loués en fonction de baux complexes et utilisés également outre-frontière, le seul mode de perception efficace était de rendre les aéronefs eux-mêmes saisissables et de laisser les divers intéressés, dont les propriétaires en titre, résoudre leur différend sur la question de savoir qui paierait les sommes dues aux fournisseurs de services. La réalité commerciale de l'entreprise privée à laquelle une loi s'applique constitue un élément de ce contexte important. Issues de la privatisation, les administrations aéroportuaires et NAV Canada fournissent des services suivant un tarif fixé par règlement et établi en fonction des coûts. Elles ne peuvent refuser leurs services à un transporteur aérien, même s'il est au bord de la faillite. L'autofinancement de ces fournisseuses de service sans but lucratif constitue un élément fondamental du régime législatif, de même que la volonté qu'elles soient financièrement autonomes et viables. Puisqu'elles ne disposent pas des ressources financières du gouvernement, les recours prévus par la loi visent 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 fiable.

Selon une interprétation téléologique de l'art. 55 LCSNAC, les propriétaires en titre n'étaient pas solidairement responsables des redevances dues à NAV Canada pour les services de navigation aérienne civile, car ils n'étaient pas

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

des « propriétaires » au sens de cette disposition. Les lois et l'historique législatif de celles-ci indiquent clairement que le législateur voulait 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 soient les transporteurs aériens, et non les propriétaires en titre.

Pour déterminer le sens du mot « propriétaire » dans l'art. 55, lequel est tenu aux paiements des tarifs de NAV Canada, il faut considérer le contexte global et non se limiter au seul sens ordinaire et grammatical de ce terme. Trois raisons fondaient à interpréter restrictivement la version anglaise utilisant le terme « includes », dans l'art. 55(2) LCSNAC, pour définir qui est considéré comme un propriétaire d'aéronef. Premièrement, il était significatif que le terme « s'entend » utilisé dans la version française indiquait une définition fermée, c'est-à-dire que le propriétaire se limite aux personnes énumérées à l'art. 55(2). Deuxièmement, il était conforme à l'ensemble du régime de réglementation et à l'historique de la loi de voir une liste exhaustive dans l'énumération faite à l'art. 55(2) pour l'application de l'art. 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, l'art. 55(2) s'aligne sur le sens qui est conféré au mot propriétaire dans l'ensemble des lois régissant l'aéronautique. L'article 55(2) ne mentionne pas le locateur. Le législateur a tenu compte des 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 était 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.

La LCSNAC et la LCA font partie du cadre législatif élargi, composé de lois, règlements et conventions internationales, qui régit l'aéronautique au Canada. Elles doivent donc être interprétées d'une façon permettant l'harmonie, la cohérence et l'uniformité entre les lois traitant de ce même sujet. Dans tout le régime de réglementation fédéral, le mot « propriétaire » renvoie en principe et en pratique à la personne qui a la garde et la responsabilité légales de l'aéronef, et non au propriétaire en titre. La Convention relative à l'aviation civile internationale n'exige pas non plus que le titre de propriété corresponde à l'immatriculation. Par ailleurs, la transcription des débats parlementaires confirmait 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 montraient 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. Ainsi, le contexte législatif supportait l'idée que les propriétaires en titre soient exclus de la définition de propriétaire à l'art. 55 LCSNAC. Finalement, une interprétation restrictive du mot « propriétaire » à l'art. 55(1) relevait du bon sens. Conclure autrement pourrait permettre à NAV Canada de saisir des avions du même propriétaire en titre mais loué à d'autres compagnies aériennes, ce qui perturberait gravement le fonctionnement de l'industrie du transport aérien.

La conclusion que les propriétaires en titre n'étaient pas directement responsables en vertu de l'art. 55 ne signifiait pas que les aéronefs étaient tout autant dégagés. En vertu des art. 56 LCSNAC et 9 LCA, NAV Canada et les administrations aéroportuaires avaient droit à des ordonnances de saisie et de rétention et à ce que celles-ci soient exécutées sur les sûretés substitutées aux aéronefs. Il n'y avait pas lieu d'interpréter ces dispositions de façon stricte puisqu'elles n'étaient pas ambiguës. La différence fondamentale entre l'art. 55 LCSNAC et les art. 56 LCSNAC et 9 LCA est que le recours à la saisie et à la rétention s'exerce sur l'aéronef et non sur un groupe de personnes. Le recours en rétention n'a pas le même objet que celui de l'art. 55; il donne droit à la prise de possession de l'aéronef jusqu'au paiement de la dette ou au dépôt d'une sûreté. Le défaillant doit être le propriétaire ou l'utilisateur, une seule de ces qualités suffisant pour fonder le recours. Aux dates des demandes de saisies et des ordonnances de rétention, C et I étaient encore les propriétaires enregistrés des aéronefs. Les recours pouvaient donc être exercés à l'égard de leurs aéronefs. Les baux entre les compagnies aériennes et les locateurs d'avions ne pouvaient permettre de contourner le recours en rétention prévu par le législateur. Les recours en rétention ne portaient pas atteinte à leur titre de propriété. Ni la LCSNAC ni la LCA n'accordent de pouvoir de faire vendre; NAV Canada et les administrations aéroportuaires ne pouvaient revendiquer que la possession des aéronefs jusqu'au paiement des redevances. Par ailleurs, la dette ne pouvait être fractionnée par aéronef, puisque la saisie a été pratiquée à l'égard des sommes totales dues par les compagnies aériennes. Finalement, les propriétaires en titre n'avaient pas de raison de s'indigner de la

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

rétention. Ils étaient bien informés et bien au fait de l'industrie dans laquelle ils avaient choisi d'investir. Les recours en rétention s'exerçaient depuis longtemps dans l'industrie du transport. De plus, les propriétaires en titre étaient mieux à même de se protéger que NAV Canada ou les administrations aéroportuaires, ce qu'ils faisaient déjà, puisque la plupart des baux relatifs aux aéronefs en l'espèce prévoyaient des dépôts de garantie substantiels.

Il n'était pas nécessaire de revendiquer un privilège en l'espèce. Le recours en saisie et rétention est d'origine exclusivement législative. La question de la naissance d'un privilège par l'effet de la loi n'avait aucune incidence concrète sur l'issue des présents pourvois.

Les procédures de faillite n'avaient pas d'impact sur les recours en rétention. Au Québec, ces recours avaient été entamés bien avant la cession de faillite. En Ontario, ils l'ont été pendant la période de suspension ordonnée en vertu de la LACC, et C était demeurée propriétaire enregistré des aéronefs. Les aéronefs n'ont jamais fait partie de l'avoir de la faillie, parce que le titre appartenait aux propriétaires en titre. Ils pouvaient être légitimement visés par le recours en rétention, car ils se trouvaient encore sur le tarmac d'un aéroport au Canada et que C et I en étaient encore « propriétaires ou usagers » aux dates pertinentes.

En ce qui concerne I, il n'était pas nécessaire de recourir au Code civil du Québec et, même, il était inopportun de le faire. Les art. 56 LCSNAC et 9 LCA énoncent expressément que le recours en rétention s'exerce « en sus de tout autre recours », ce qui comprend les recours prévus par le droit provincial. D'ailleurs, les lois en cause ainsi que la Loi sur l'aéronautique sont des lois fédérales qui établissent un régime unifié en matière d'aéronautique. Il s'agit d'un code exhaustif qui s'applique uniformément à travers le pays, d'autant plus nécessaire vu la mobilité des aéronefs.

Des locateurs de moteurs installés dans les aéronefs de C ne pouvaient en reprendre possession. Les moteurs étaient des composantes des aéronefs et, comme les pièces d'équipement, ils entrent dans la définition de « produits aéronautiques » énoncée à l'art. 3(1) de la Loi sur l'aéronautique. Ils 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. Quant aux sous-locateurs de deux appareils, ils n'étaient pas en meilleure posture que les propriétaires en titre, car les appareils sur lesquels ils détiennent un intérêt à bail étaient visés par la saisie.

Le législateur a donné au juge saisi de ces demandes 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. Le recours en détention n'est que potentiel et est soumis au pouvoir discrétionnaire du juge. Celui-ci peut examiner bon nombre des possibles effets injustes du recours. Il peut répartir entre les propriétaires en titre le paiement des sommes dues. Il n'a pas à retenir chaque aéronef en gage du paiement de la totalité des redevances dues pourvu que l'administration soit entièrement payée.

La LCA autorise expressément les intérêts sur les sommes en souffrance. Même si la LCSNAC ne mentionne pas expressément les intérêts, elle accorde à NAV Canada un pouvoir étendu de fixer et d'imposer des redevances. Le ministre des Transports a d'ailleurs approuvé un règlement imposant des intérêts et celui-ci n'a pas été contesté. Vu l'existence du pouvoir d'exiger des intérêts, ceux-ci courraient 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. Si les intérêts cessaient avant cela, ni les administrations ni NAV Canada ne recouvreraient le montant total réel qui leur est dû. La remise d'une sûreté met fin à l'accumulation des intérêts.

Les pourvois étaient donc accueillis en partie et les pourvois incidents étaient rejetés. Les affaires étaient renvoyées aux juges de première instance afin qu'ils précisent la teneur des ordonnances. NAV Canada et les administrations portuaires ayant obtenu substantiellement gain de cause, elles avaient droit aux dépens devant toutes les instances.

Cases considered by *Binnie J.*:

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

Aetna Financial Services Ltd. v. Feigelman (1985), [1985] 1 S.C.R. 2, 15 D.L.R. (4th) 161, [1985] 2 W.W.R. 97, 56 N.R. 241, 32 Man. R. (2d) 241, 29 B.L.R. 5, 55 C.B.R. (N.S.) 1, 4 C.P.R. (3d) 145, 1985 CarswellMan 19, 1985 CarswellMan 379 (S.C.C.) — referred to

Bank of America Canada v. Mutual Trust Co. (2002), 2002 SCC 43, 2002 CarswellOnt 1114, 2002 CarswellOnt 1115, 211 D.L.R. (4th) 385, 49 R.P.R. (3d) 1, 287 N.R. 171, 159 O.A.C. 1, [2002] 2 S.C.R. 601 (S.C.C.) — referred to

Bell ExpressVu Ltd. Partnership v. Rex (2002), 2002 SCC 42, 2002 CarswellBC 851, 2002 CarswellBC 852, 100 B.C.L.R. (3d) 1, [2002] 5 W.W.R. 1, 212 D.L.R. (4th) 1, 287 N.R. 248, 18 C.P.R. (4th) 289, 166 B.C.A.C. 1, 271 W.A.C. 1, 93 C.R.R. (2d) 189, [2002] 2 S.C.R. 559 (S.C.C.) — followed

Bristol-Myers Squibb Co. v. Canada (Attorney General) (2005), 253 D.L.R. (4th) 1, 2005 SCC 26, 2005 CarswellNat 1261, 2005 CarswellNat 1262, 39 C.P.R. (4th) 449, 334 N.R. 55, [2005] 1 S.C.R. 533 (S.C.C.) — considered

Channel Airways v. Manchester City Council (1974), [1974] 1 Lloyd's Rep. 456 (Eng. Q.B.) — referred to

Dilworth v. Commissioner of Stamps (1899), [1899] A.C. 99 (New Zealand P.C.) — referred to

Emilie Millon, The (1905), [1905] 2 K.B. 817 (Eng. C.A.) — considered

Firestone Tire & Rubber Co. v. Industrial Acceptance Corp. (1970), [1971] S.C.R. 357, 75 W.W.R. 621, 17 D.L.R. (3d) 229, 1970 CarswellAlta 148, 1970 CarswellAlta 129 (S.C.C.) — referred to

Grand Trunk Railway v. Hepworth Silica Pressed Brick Co. (1915), 51 S.C.R. 81, 19 C.R.C. 365, 21 D.L.R. 480, 1915 CarswellNat 43 (S.C.C.) — referred to

Heydon's Case (1584), 76 E.R. 637, 3 Co. Rep. 7a, Moo. K.B. 128 (Eng. K.B.) — referred to

Pan American World Airways Inc. v. R. (1981), 129 D.L.R. (3d) 257, 41 N.R. 230, [1981] 2 S.C.R. 565, 1981 CarswellNat 585, 1981 CarswellNat 585F (S.C.C.) — referred to

People's Department Stores Ltd. (1992) Inc., Re (2004), (sub nom. *Peoples Department Stores Inc. (Trustee of) v. Wise*) 244 D.L.R. (4th) 564, (sub nom. *Peoples Department Stores Inc. (Bankrupt) v. Wise*) 326 N.R. 267 (Eng.), (sub nom. *Peoples Department Stores Inc. (Bankrupt) v. Wise*) 326 N.R. 267 (Fr.), 4 C.B.R. (5th) 215, 49 B.L.R. (3d) 165, [2004] 3 S.C.R. 461, 2004 SCC 68, 2004 CarswellQue 2862, 2004 CarswellQue 2863 (S.C.C.) — referred to

R. v. Dubois (1935), [1935] S.C.R. 378, [1935] 3 D.L.R. 209, 1935 CarswellNat 32 (S.C.C.) — referred to

R. v. Loblaw Groceries Co. (Man.) Ltd. (1960), [1961] S.C.R. 138, 34 C.R. 224, 26 D.L.R. (2d) 485, 129 C.C.C. 223, 1960 CarswellMan 1 (S.C.C.) — referred to

R. v. Morgentaler (1993), 157 N.R. 97, 125 N.S.R. (2d) 81, 349 A.P.R. 81, [1993] 3 S.C.R. 463, 107 D.L.R. (4th) 537, 85 C.C.C. (3d) 118, 25 C.R. (4th) 179, 1993 CarswellNS 19, 1993 CarswellNS 272 (S.C.C.) — referred to

R. v. Ulybel Enterprises Ltd. (2001), 2001 SCC 56, 2001 CarswellNfld 239, 2001 CarswellNfld 240, 45 C.R.

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

(5th) 1, 157 C.C.C. (3d) 353, 203 D.L.R. (4th) 513, 206 Nfld. & P.E.I.R. 304, 618 A.P.R. 304, 275 N.R. 201, [2001] 2 S.C.R. 867 (S.C.C.) — considered

Rizzo & Rizzo Shoes Ltd., Re (1998), 1998 CarswellOnt 1, 1998 CarswellOnt 2, 154 D.L.R. (4th) 193, 36 O.R. (3d) 418 (headnote only), (sub nom. Rizzo & Rizzo Shoes Ltd. (Bankrupt), Re) 221 N.R. 241, (sub nom. Adrien v. Ontario Ministry of Labour) 98 C.L.L.C. 210-006, 50 C.B.R. (3d) 163, (sub nom. Rizzo & Rizzo Shoes Ltd. (Bankrupt), Re) 106 O.A.C. 1, [1998] 1 S.C.R. 27, 33 C.C.E.L. (2d) 173 (S.C.C.) — referred to

Royal Bank v. Sparrow Electric Corp. (1997), 193 A.R. 321, 135 W.A.C. 321, [1997] 2 W.W.R. 457, 46 Alta. L.R. (3d) 87, 208 N.R. 161, 143 D.L.R. (4th) 385, 44 C.B.R. (3d) 1, [1997] 1 S.C.R. 411, (sub nom. R. v. Royal Bank) 97 D.T.C. 5089, 12 P.P.S.A.C. (2d) 68, 1997 CarswellAlta 112, 1997 CarswellAlta 113 (S.C.C.) — distinguished

Schreiber v. Canada (Attorney General) (2002), [2002] 3 S.C.R. 269, 2002 SCC 62, 2002 CarswellOnt 2921, 2002 CarswellOnt 2922, 167 C.C.C. (3d) 51, (sub nom. Schreiber v. Federal Republic of Germany) 216 D.L.R. (4th) 513, 22 C.P.C. (5th) 207, 61 O.R. (3d) 160 (note), 292 N.R. 250, 164 O.A.C. 354 (S.C.C.) — referred to

Slaight Communications Inc. v. Davidson (1989), 26 C.C.E.L. 85, [1989] 1 S.C.R. 1038, 59 D.L.R. (4th) 416, (sub nom. Davidson v. Slaight Communications Inc.) 93 N.R. 183, 89 C.L.L.C. 14,031, 40 C.R.R. 100, 1989 CarswellNat 695, 1989 CarswellNat 193 (S.C.C.) — referred to

Statutes considered:

Aeronautics Act, R.S.C. 1985, c. A-2

Generally — referred to

s. 3(1) "aeronautical product" — considered

s. 3(1) "registered owner" — considered

s. 4.4(5) [en. R.S.C. 1985, c. 33 (1st Supp.), s. 1] — considered

s. 4.5 [en. R.S.C. 1985, c. 33 (1st Supp.), s. 1] — referred to

Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act, S.C. 1992, c. 5

Generally — referred to

s. 9 — considered

s. 9(1) — referred to

s. 9(3) — considered

s. 9(4) — referred to

s. 10(1) — referred to

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

s. 10(2) — referred to

Bankruptcy and Insolvency Act, R.S.C. 1985, c. B-3

Generally — referred to

s. 121 — referred to

s. 122 — referred to

Civil Air Navigation Services Commercialization Act, S.C. 1996, c. 20

Generally — referred to

Pt. III — referred to

s. 2(1) "user" — considered

s. 2(2) — considered

s. 7 — referred to

s. 8 — referred to

s. 32 — referred to

ss. 32-35 — referred to

s. 35(1)(a) — referred to

s. 36(3)(a)(i) — referred to

s. 37(4) — referred to

s. 44 — referred to

s. 55 — considered

s. 55(1) — considered

s. 55(2) — considered

s. 55(2)(b)-55(2)(d) — considered

s. 55(2)(d) — considered

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

s. 56 — considered

s. 56(1) — considered

s. 56(3) — considered

s. 56(3)(c) — referred to

s. 57(1) — referred to

Code civil du Québec, L.Q. 1991, c. 64

en général — referred to

Companies' Creditors Arrangement Act, R.S.C. 1985, c. C-36

Generally — referred to

s. 11.31 [en. 2005, c. 3, s. 16] — referred to

Interpretation Act, R.S.C. 1985, c. I-21

s. 8.1 [en. 2001, c. 4, s. 8] — considered

s. 8.2 [en. 2001, c. 4, s. 8] — considered

s. 12 — considered

Manchester Corporation Act, 1965

Generally — referred to

Treaties considered:

Convention on International Civil Aviation, 1944, C.T.S. 1944/36; 15 U.N.T.S. 295

Generally — referred to

Regulations considered:

Aeronautics Act, R.S.C. 1985, c. A-2

Canadian Aviation Regulations, SOR/96-433

Generally — referred to

s. 101.01(1) — referred to

2006 CarswellQue 4890, 2006 SCC 24, J.E. 2006-1215, 20 C.B.R. (5th) 1, 349 N.R. 1, 80 O.R. (3d) 558 (note), 212 O.A.C. 338, 269 D.L.R. (4th) 79, [2006] 1 S.C.R. 865, 10 P.P.S.A.C. (3d) 66

s. 202.15 — referred to

ss. 202.15-202.17 — considered

s. 202.16 — referred to

s. 202.17 — referred to

APPEALS by airport authorities and NAV Canada and CROSS-APPEALS by lessors of aircraft from judgment reported at *Canada 3000 Inc., Re* (2004), 2004 CarswellOnt 149, 3 C.B.R. (5th) 207, (sub nom. *Greater Toronto Airports Authority v. International Lease Finance Corp.*) 69 O.R. (3d) 1, 183 O.A.C. 201, 235 D.L.R. (4th) 618 (Ont. C.A.), allowing in part appeal by authorities and dismissing appeal by NAV Canada from judgment dismissing motions by authorities and NAV Canada for seizure and detention of aircraft of used by airline; APPEALS by airport airport authorities and NAV Canada and CROSS-APPEALS by lessors of aircraft from judgment reported at *Nav Canada c. Wilmington Trust Co.* (2004), 2004 CarswellQue 11942, 2004 CarswellQue 10205, [2004] R.J.Q. 2966, (sub nom. *NAV Canada v. Wilmington Trust Co.*) 247 D.L.R. (4th) 503 (Eng.) (Que. C.A.), allowing appeal by lessors from judgment allowing motions by authorities and NAV Canada for seizure and detention of aircraft used by other airline.

POURVOIS des administrations aéroportuaires et de NAV Canada et POURVOIS INCIDENTS des locateurs d'aéronefs à l'encontre de l'arrêt publié à *Canada 3000 Inc., Re* (2004), 2004 CarswellOnt 149, 3 C.B.R. (5th) 207, (sub nom. *Greater Toronto Airports Authority v. International Lease Finance Corp.*) 69 O.R. (3d) 1, 183 O.A.C. 201, 235 D.L.R. (4th) 618 (C.A. Ont.), qui a accueilli en partie le pourvoi des administrations aéroportuaires et rejeté le pourvoi de NAV Canada à l'encontre du jugement qui avait rejeté leurs requêtes en saisie et rétention des aéronefs utilisés par une compagnie aérienne; POURVOI des administrations aéroportuaires et de NAV Canada et POURVOIS INCIDENTS des locateurs d'aéronefs à l'encontre de l'arrêt publié à *Nav Canada c. Wilmington Trust Co.* (2004), 2004 CarswellQue 11942, 2004 CarswellQue 10205, [2004] R.J.Q. 2966, (sub nom. *NAV Canada v. Wilmington Trust Co.*) 247 D.L.R. (4th) 503 (Eng.) (C.A. Qué.), qui a accueilli le pourvoi des locateurs à l'encontre du jugement qui avait accueilli les requêtes des administrations aéroportuaires et de NAV Canada en saisie et rétention des aéronefs utilisés par une autre compagnie aérienne.

Binnie J.:

1 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?

2 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 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