

T-1920-76

T-1920-76

**The Queen (Plaintiff)**

v.

**Eastern Provincial Airways (1963) Limited (Defendant)**

Trial Division, Cattanach J.—Ottawa, February 8 and 22, 1978.

*Excise — Federal sales tax — Remission of tax — Commercial aircraft purchase — Four aircraft of fleet of five devoted exclusively to domestic service and one aircraft to a preponderance of international service — Disagreement as to figures to be substituted for words in denominator of formula for calculating remission of sales tax — Proper method for calculating remission of sales tax — Aircraft (Combined Services) Remission Order, SOR/70-87, ss. 2, 3.*

Plaintiff seeks to recover from defendant the sales tax payable on the purchase price of an aircraft. By virtue of *Aircraft (Combined International and Domestic Service) Remission Order*, defendant is entitled to a remission of sales tax payable by it. Of defendant's five aircraft, four were devoted exclusively to domestic service, and one to a preponderance of its international service. The issue is the amount of remission of sales tax payable by it. The formula to compute the remission is:

$$\frac{\text{Available International Ton Miles of Fleet}}{\text{Available Ton Miles of Fleet}} \times \text{Sales Tax Calculation} = \text{Allowable Remission}$$

The parties disagree as to the figures that should replace the words "Available Ton Miles of Fleet" in the denominator.

*Held*, the action is allowed. The adjective "combined" as used in the words of the Remission Order reading "all . . . aircraft that . . . are used in combined international and domestic service" modifies and governs both the words "international service" and "domestic service", the words "international" and "domestic" being conjoined by the conjunction "and". The combination contemplated by the Remission Order is a full combination of services. The verbal denominator is the "total available ton miles flown by the fleet". "Available ton miles means the revenue miles . . . multiplied by the payload capacity in tons" and "revenue miles" means miles flown which produce revenue. There is no differentiation whatsoever in the verbal denominator "total available ton miles flown by the fleet" between international revenue miles and domestic revenue miles. The total available ton miles is the addition of the ton miles flown on domestic service and international service. Since the combined services encompass both defendant's international and domestic service, it does not matter that four aircraft were flown exclusively on domestic service because they contributed to the combined service. Both plaintiff's translation of the verbal denominator into figures and plaintiff's calculation of the remission allowable to defendant are correct.

**La Reine (Demanderesse)**

c.

**Eastern Provincial Airways (1963) Limited (Défenderesse)**

Division de première instance, le juge Cattanach—Ottawa, les 8 et 22 février 1978.

*Accise — Taxe de vente fédérale — Remise de taxe — Achat d'un aéronef commercial — Sur un total de cinq aéronefs, quatre sont exclusivement affectés au service national et le cinquième, surtout affecté aux vols internationaux — Litige portant sur les chiffres à substituer aux lettres figurant au dénominateur de la formule de calcul de la remise de la taxe de vente — Méthode correcte de calcul de la remise de la taxe de vente — Décret de remise à l'égard des aéronefs (Services combinés), DORS/70-87, art. 2, 3.*

La demanderesse cherche à recouvrer de la défenderesse la taxe de vente frappant le prix d'achat d'un aéronef. Par application du *Décret de remise à l'égard des aéronefs (Service combiné international et national)* la défenderesse a droit à une remise sur la taxe de vente qu'elle doit payer. Des cinq aéronefs appartenant à la défenderesse, quatre sont exclusivement utilisés pour le service national et le cinquième, surtout pour le service international. Le litige porte sur le montant de la remise de la taxe de vente qu'elle doit payer. La formule propre au calcul de cette remise est:

$$\frac{\text{Tonnes-milles disponibles en service international du matériel volant}}{\text{Tonnes-milles disponibles du matériel volant}} \times \text{Taxe de vente} = \text{Remise possible}$$

Les parties ne s'entendent pas sur les chiffres qui doivent prendre la place des mots «Tonnes-milles disponibles du matériel volant» figurant au dénominateur.

*Arrêt*: l'action est accueillie. L'adjectif «combiné» employé dans l'expression «aéronefs . . . qui sont utilisés pour assurer un service combiné international et national» du décret de remise modifie et qualifie «international» et «national», lesquels sont d'ailleurs reliés par la conjonction de coordination «et». La combinaison visée au décret de remise est une combinaison complète de services. Le dénominateur, exprimé en lettres, est «l'ensemble des tonnes-milles disponibles [du] matériel volant». «Tonnes-milles disponibles» désigne les «milles payants . . . multipliés par la capacité de la charge payante . . . exprimée en tonnes», et «milles payants» désigne les milles parcourus et qui produisent un revenu. L'expression littérale du dénominateur «ensemble des tonnes-milles disponibles du matériel volant» ne fait nulle distinction entre les milles payants en service international et les milles payants en service national. L'ensemble des tonnes-milles disponibles est la somme des tonnes-milles enregistrées en service national et en service international. Étant donné que les services combinés englobent le service international et le service national assurés par la défenderesse, il importe peu que quatre de ses aéronefs soient utilisés exclusivement pour les vols nationaux car ils ont contribué malgré tout au service combiné. La transposition en chiffres de l'expression

ACTION.

COUNSEL:

*E. R. Sojonky and J. P. Malette* for plaintiff.

*J. M. Coyne, Q.C. and K. L. W. Boland* for defendant.

SOLICITORS:

*Deputy Attorney General of Canada* for plaintiff.

*Herridge, Tolmie, Ottawa*, for defendant.

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

CATTANACH J.: By her statement of claim the plaintiff seeks to recover from the defendant the sales tax payable (less an appropriate remission) on the purchase of a Boeing 737 aircraft, Canadian Registration CF-EPU, in October 1973 at a price of \$5,362,248 U.S. funds or \$5,331,683.19 Canadian funds on which the sales tax, based on the sale price, is \$639,801.98 in accordance with section 27 of the *Excise Tax Act*, R.S.C. 1970, c. E-13 which is 9% of the purchase price increased by a further 3% by virtue of section 24 of the *Old Age Security Act*, R.S.C. 1970, c. O-6 so that the percentage rate is 12%.

There is no dispute between the parties that the purchase of this particular aircraft by the defendant brings the transaction precisely within the levy imposed by the *Excise Tax Act* and that the sales tax exigible thereunder is correctly computed at \$639,801.98.

By virtue of *Aircraft (Combined International and Domestic Service) Remission Order*, SOR/70-87 as amended by SOR/71-50, the defendant is entitled to a remission of the sales tax payable by it.

The issue between the parties is the amount of the remission, more particularly the proper method of the calculation thereof.

littérale du dénominateur a été faite par la demanderesse de façon correcte, de même que son calcul de la remise à accorder à la défenderesse.

ACTION.

AVOCATS:

*E. R. Sojonky et J. P. Malette* pour la demanderesse.

*J. M. Coyne, c.r. et K. L. W. Boland* pour la défenderesse.

PROCUREURS:

*Le sous-procureur général du Canada* pour la demanderesse.

*Herridge, Tolmie, Ottawa*, pour la défenderesse.

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

LE JUGE CATTANACH: Par cette action, la demanderesse cherche à recouvrer de la défenderesse la taxe de vente (moins la remise applicable) frappant l'aéronef Boeing 737, immatriculation canadienne CF-EPU, que celle-ci a acheté en octobre 1973 au prix de 5,362,248 dollars des États-Unis ou 5,331,683.19 dollars du Canada. Calculée sur le prix de vente, cette taxe s'établit à \$639,801.98, soit la somme de la quotité de 9 p. 100 prévue par l'article 27 de la *Loi sur la taxe d'accise*, S.R.C. 1970, c. E-13, et de la quotité de 3 p. 100 prévue par l'article 24 de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*, S.R.C. 1970, c. O-6, la quotité totale étant donc de 12 p. 100.

La défenderesse ne conteste pas que l'achat de cet aéronef ne soit assujéti à la taxe prévue par la *Loi sur la taxe d'accise* ou que la taxe de vente due ne soit correctement établie à \$639,801.98.

Par application du *Décret de remise à l'égard des aéronefs (Service combiné international et national)*, DORS/70-87 modifié par DORS/71-50, la défenderesse a droit à une remise sur la taxe de vente qu'elle doit payer.

Le litige porte sur le montant de cette remise et plus particulièrement sur la méthode propre à établir ce montant.

The plaintiff by the formula applied by her calculates the allowable remission to be \$13,469.35.

In the relief sought in her statement of claim the plaintiff claims payment of the sum of \$587,769.63 plus the amount of the penalty imposed by section 50(4) of the *Excise Tax Act* which is two-thirds of one per cent of the amount in default for each month or fraction of a month during which the default continues. Section 50(4) is cast in mandatory language.

In arriving at the sum of \$587,769.63 which the plaintiff claims is payable by the defendant she does so by beginning with the amount of sales tax payable by the defendant which the parties agree to be \$639,801.98.

From the sum of \$639,801.98 the plaintiff deducts the sum of \$13,469.35 which she has calculated to be the remission allowable to the defendant which leaves a difference of \$626,332.63.

From that difference of \$626,332.63 the plaintiff then deducts the sum of \$38,563 which the defendant has paid to the plaintiff and which sum the defendant has calculated the sales tax to be payable after having deducted the remission which the defendant has calculated to be \$601,238.98 resulting in the sum of \$38,563 paid by the defendant. The difference between \$626,332.63 and \$38,563 is \$587,769.63 and that is the sum that the plaintiff seeks to recover from the defendant.

On its part the defendant accepts the calculation of the sales tax to be \$639,801.98 but the defendant calculates the allowable remission to it to be \$601,238.98 which leaves the difference of \$38,563 which the defendant has paid to the plaintiff.

The defendant so alleges in its statement of defence and accordingly seeks the dismissal of the plaintiff's statement of claim including the penalty because if there is no default in payment of the sales tax then the penalty must also fall.

Thus, as stated at the outset, the issue between the parties is the amount of the remission properly allowable to the defendant.

D'après la formule appliquée par la demanderesse, la remise s'établit à \$13,469.35.

A titre de remède indiqué dans son acte introductif d'instance, la demanderesse réclame le paiement de la somme de \$587,769.63 et de l'amende prévue à l'article 50(4) de la *Loi sur la taxe d'accise*, à savoir deux tiers pour cent du montant en souffrance à l'égard de chaque mois ou fraction de mois pendant lequel le défaut de paiement se continue. L'article 50(4) est une disposition impérative.

Pour arriver au chiffre de \$587,769.63 que la demanderesse réclame à la défenderesse, elle a pris pour point de départ le montant de la taxe de vente payable par la défenderesse et dont les deux parties conviennent qu'il s'établit à \$639,801.98.

De ce montant de \$639,801.98, la demanderesse a déduit la somme de \$13,469.35 laquelle, d'après ses calculs, représente la remise qui pourrait être accordée à la défenderesse, ce qui donne un solde débiteur de \$626,332.63.

De ce solde débiteur de \$626,332.63, la demanderesse a encore déduit la somme de \$38,563 que la défenderesse lui avait versée à titre de taxe de vente, déduction faite de la remise que cette dernière, selon ses propres calculs, avait fixée à \$601,238.98. C'est la différence entre \$626,332.63 et \$38,563, à savoir \$587,769.63, que la demanderesse cherche à recouvrer de la défenderesse.

De son côté, la défenderesse convient que la taxe de vente s'élève à \$639,801.98 mais fixe, d'après ses calculs, la remise applicable à \$601,238.98, ce qui produit un solde débiteur de \$38,563 qu'elle a réglé à la demanderesse.

Telle est la conclusion de la défenderesse dans son mémoire de défense. En conséquence, elle conclut au rejet des prétentions de la demanderesse, dont l'imposition de l'amende, au motif qu'il ne saurait y avoir d'amende sans défaut de paiement.

Ainsi qu'il est indiqué au début des présents motifs, le litige porte donc sur le montant de la remise auquel a droit la défenderesse.

The plaintiff and the defendant adopted a different formula to calculate the remission to be allowed and reached widely divergent results. By the defendant's method of calculation the remission is \$601,238.98 whereas by the plaintiff's method of calculation the remission is \$13,469.35.

Which of the two rival formulae is the correct one must be dictated by the language of the Remission Order as applied to the facts as agreed between the parties.

Prior to trial the parties agreed upon a statement of facts which reads:

#### AGREED STATEMENT OF FACTS

1. The Defendant, Eastern Provincial Airways (1963) Limited is a company incorporated under the laws of the Province of Newfoundland, and has its head office in the Town of Gander, in the Province of Newfoundland.
2. The Defendant has imported into Canada five Boeing 737 aircraft on the following dates:
  - i) Canadian Registration number CF-EPL, November 27, 1969
  - ii) Canadian Registration number CF-EPR, December 11, 1969
  - iii) Canadian Registration number CF-EPO, July 18, 1970
  - iv) Canadian Registration number CF-EPP, March 19, 1973
  - v) Canadian Registration number CF-EPU, October 29, 1973
3. Eastern Provincial Airways (1963) Limited purchased CF-EPU for \$5,362,248.00 U.S. funds (\$5,331,683.19 Canadian).
4. Sales tax is payable on the sale price of CF-EPU pursuant to section 27 of the *Excise Tax Act* R.S.C. 1970 c. E-13, as amended in section 24 of the *Old Age Security Act* R.S.C. 1970, c. O-6, as amended. The amount of sales tax payable is \$639,801.98. This amount of sales tax is not payable if the provisions of the aircraft (Combined Services) Remission Order (P.C. 1970-356 as amended by P.C. 1971-142) apply.
5. If the provisions of the Aircraft (Combined Services) Remission Order apply the amount of sales tax payable is \$38,563.00 and this amount has been paid by the Defendant.
6. During the year 1973 the only aircraft owned or leased by the Defendant having a gross allowable weight for take-off, as prescribed by the Canadian Transport Commission of not less than 64,500 pounds were CF-EPL, CF-EPR, CF-EPO, CF-EPP and CF-EPU.
7. The payload capacity of a Boeing 737 aircraft when used on international service is 16½ tons. The payload capacity of a Boeing 737 aircraft when used on domestic service is 11 tons.
8. The Defendant during 1973 was the holder of various licences from the Canadian Transport Commission to provide

La demanderesse et la défenderesse ont adopté chacune sa propre formule de calcul de la remise et sont arrivées, de ce fait, à des résultats fort divergents. Selon les calculs de la défenderesse, cette remise s'établit à \$601,238.98 alors que la demanderesse la fixe à \$13,469.35.

Pour savoir laquelle des deux différentes formules est celle qui convient, il faut considérer la formulation du décret de remise tel qu'il s'applique aux faits de la cause, dont les deux parties sont convenues.

Avant le procès, les deux parties sont convenues de l'exposé des faits suivant:

#### [TRADUCTION] EXPOSÉ CONVENU DES FAITS

1. La défenderesse, Eastern Provincial Airways (1963) Limited est une compagnie constituée sous le régime des lois de la province de Terre-Neuve et ayant son siège en la ville de Gander, dans la même province.
2. La défenderesse a importé au Canada cinq aéronefs Boeing 737 aux dates suivantes:
  - i) Immatriculation canadienne n° CF-EPL, le 27 novembre 1969
  - ii) Immatriculation canadienne n° CF-EPR, le 11 décembre 1969
  - iii) Immatriculation canadienne n° CF-EPO, le 18 juillet 1970
  - iv) Immatriculation canadienne n° CF-EPP, le 19 mars 1973
  - v) Immatriculation canadienne n° CF-EPU, le 29 octobre 1973
3. Eastern Provincial Airways (1963) Limited a acheté l'appareil CF-EPU au prix de 5,362,248.00 dollars des États-Unis (soit 5,331,683.19 dollars canadiens).
4. La taxe de vente exigible sur le prix de l'appareil CF-EPU est prévue par l'article 27 de la *Loi sur la taxe d'accise*, S.R.C. 1970, c. E-13, modifié par l'article 24 de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*, S.R.C. 1970, c. O-6, remaniée. Le montant de la taxe exigible s'élève à \$639,801.98. Ce montant ne vaut pas en cas d'application des dispositions du Décret de remise à l'égard des aéronefs (Services combinés), C.P. 1970-356 modifié par C.P. 1971-142.
5. En cas d'application des dispositions du Décret de remise à l'égard des aéronefs (Services combinés), la taxe de vente exigible s'élève à \$38,563.00 et ce montant a été réglé par la défenderesse.
6. En 1973 les seuls aéronefs possédés ou loués par la défenderesse et ayant un poids brut autorisé au décollage de 64,500 livres au moins, selon les normes de la Commission canadienne des transports, étaient les appareils CF-EPL, CF-EPR, CF-EPO, CF-EPP et CF-EPU.
7. Utilisé en service international, un aéronef Boeing 737 a une charge utile de 16 tonnes et demie. Cette charge utile est de 11 tonnes lorsqu'il s'agit de service national.
8. En 1973 la défenderesse détenait divers permis accordés par la Commission canadienne des transports pour le transport

air service to the public including licences to provide scheduled air service between points in Canada and a licence to provide international air charter service.

9. The revenue miles, domestic and international miles being distinguished, flown in 1973 by the five Boeing 737 aircraft described in paragraph 2 herein is as follows:

	<u>DOMESTIC</u>	<u>INTERNATIONAL</u>
EPO	1,004,880	—
EPL	1,014,939	—
EPR	970,140	—
EPP	81,553	—
EPU	2,827	44,076
	<u>3,074,339</u>	<u>44,076</u>

The pertinent provisions of the Remission Order are subsections (1) and (2) of section 3 which read:

3. (1) Subject to this Part and subsection 15(3), remission is hereby granted to an importer of that portion, determined in accordance with subsection (2), of the sales tax payable under the *Excise Tax Act* and the *Old Age Security Act*, in respect of

- (a) qualifying aircraft, and
- (b) engines designed to propel qualifying aircraft

that are imported by him on or after January 1, 1970, for use in combined international and domestic service.

(2) The portion of the sales tax referred to in subsection (1) is a percentage of the sales tax equal to the international usage percentage of the fleet of the importer during the year of importation.

In section 2 of the Remission Order, which is the interpretation section, the following pertinent definitions appear:

[1] "available ton miles" means the revenue miles flown by an aircraft multiplied by the payload capacity in tons of that aircraft;

[2] "eligible carrier" means a common air carrier that is incorporated under the laws of Canada or a province and licensed by the Canadian Transport Commission to provide international service to the public;

[3] "fleet" means, except in Part III, all qualifying aircraft that are owned or leased by an eligible carrier and are used in combined international and domestic service;

[4] "international flight" means any flight other than a flight originating and terminating in Canada;

[5] "international usage percentage" means the percentage that the available ton miles flown by a fleet on international flights is of the total available ton miles flown by the fleet during a year;

aérien public, dont un service aérien à horaire fixe entre divers points au Canada et un service international d'affrètement.

9. Les milles payants parcourus par les cinq aéronefs Boeing 737 visés au paragraphe 2 des présentes sont comme suit, pour le service international et pour le service national:

	<u>NATIONAL</u>	<u>INTERNATIONAL</u>
EPO	1,004,880	—
EPL	1,014,939	—
EPR	970,140	—
EPP	81,553	—
EPU	2,827	44,076
	<u>3,074,339</u>	<u>44,076</u>

Les dispositions applicables du décret de remise sont les paragraphes (1) et (2) de son article 3 que voici:

3. (1) Sous réserve de la présente Partie et du paragraphe 15(3), remise est accordée à un importateur d'une partie, définie en conformité du paragraphe (2), de la taxe de vente exigible en vertu de la *Loi sur la taxe d'accise* et de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* à l'égard

- a) des aéronefs admissibles, et
- b) des moteurs conçus pour propulser les aéronefs admissibles

qui sont importés par lui à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1970, pour être utilisés dans un service combiné international et national.

(2) La partie de la taxe de vente mentionnée au paragraphe (1) consiste en un pourcentage de la taxe de vente égal au pourcentage d'utilisation internationale du matériel volant de l'importateur pendant l'année d'importation.

A l'article 2 du décret de remise, qui est l'article d'interprétation, figurent les définitions pertinentes suivantes:

[1] «tonnes-milles disponibles» s'entend des milles payants parcourus par un aéronef multipliés par la capacité de la charge payante de cet aéronef exprimée en tonnes;

[2] «transporteur admissible» s'entend d'un transporteur aérien ordinaire constitué en société sous l'autorité des lois du Canada ou d'une province et muni d'une licence délivrée par la Commission canadienne des transports l'autorisant à assurer un service international au public;

[3] «matériel volant» désigne sauf à la Partie III, les aéronefs admissibles appartenant à un transporteur admissible ou loués par lui, et qui sont utilisés pour assurer un service combiné international et national;

[4] «vol international» s'entend de tout vol autre qu'un vol en provenance et à destination du Canada.

[5] «pourcentage d'utilisation internationale» s'entend du pourcentage que représentent les tonnes-milles disponibles d'un matériel volant qui effectue des vols internationaux par rapport à l'ensemble des tonnes-milles disponibles dudit matériel volant au cours d'une année;

[6] "qualifying aircraft" means an aircraft whose gross allowable weight for take-off as prescribed by the Canadian Transport Commission is not less than 64,500 pounds; [and]

[7] "revenue miles" means miles flown by an aircraft in respect of which consideration is received for the carriage of passengers or cargo by the carrier operating the aircraft; . . .

By section 3(1) of the Order remission is granted to an importer of that portion, the portion to be determined in accordance with subsection (2), of the sales tax in respect of qualifying aircraft imported after January 1, 1970 for use in combined international and domestic service.

CF-EPU is the aircraft with respect to which remission is claimed and is a "qualifying aircraft" within the foregoing definition and was imported after January 1, 1970.

So too is the defendant an "eligible carrier" within the definition of such a carrier.

By virtue of subsection (2) of section 3 of the Remission Order the portion of the sales tax to be remitted under subsection (1) is "a percentage of the sales tax equal to the international usage percentage of the fleet of the importer during the year of importation". In the present instance the year is 1973.

Therefore the fraction to be used to determine the portion of the sales tax to be remitted is the "international usage percentage".

"International usage percentage" is defined as "the percentage that the available ton miles flown by a fleet on international flights is of the total available ton miles flown by the fleet during a year". Here again the year is 1973.

"Available ton miles" is defined as recited above and so too is "international flight".

In paragraph 7 of the agreed statement of facts it is agreed that the payload capacity of a Boeing 737 when used on international service is 16½ tons and the payload capacity of that type of aircraft when used on domestic service is 11 tons. That

[6] «aéronef admissible» s'entend d'un aéronef dont le poids brut autorisé au décollage, prescrit par la Commission canadienne des transports, est d'au moins 64,500 livres; [et]

[7] «milles payants» s'entend des milles parcourus par un aéronef, à l'égard desquels une rémunération est reçue pour le transport des passagers ou de la cargaison par le transporteur exploitant l'aéronef; . . .

Aux termes de l'article 3(1) du décret de remise, remise est accordée à un importateur d'une partie, définie en conformité du paragraphe (2), de la taxe de vente exigible à l'égard d'aéronefs admissibles importés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1970 pour être utilisés dans un service combiné international et national.

L'aéronef CF-EPU, pour lequel une remise est réclamée, est un «aéronef admissible» au sens de la définition ci-dessus et il a été importé après le 1<sup>er</sup> janvier 1970.

De même, la défenderesse est un «transporteur admissible» conformément à la définition de ce terme.

Par application du paragraphe (2) de l'article 3 du décret de remise, la partie de la taxe dont la remise est prévue au paragraphe (1) consiste en «un pourcentage de la taxe de vente égal au pourcentage d'utilisation internationale du matériel volant de l'importateur pendant l'année d'importation». L'année en cause est l'année 1973.

Aussi bien la fraction propre à déterminer la partie de la taxe de vente faisant l'objet d'une remise est-elle le «pourcentage d'utilisation internationale».

Le «pourcentage d'utilisation internationale» se définit comme le «pourcentage que représentent les tonnes-milles disponibles d'un matériel volant qui effectue des vols internationaux par rapport à l'ensemble des tonnes-milles disponibles dudit matériel volant au cours d'une année», cette année étant, ici encore, l'année 1973.

La définition de «tonnes-milles disponibles» a été citée ci-dessus, ainsi que celle de «vol international».

Au paragraphe 7 de l'exposé convenu des faits, les deux parties conviennent que la charge utile d'un Boeing 737 est de 16 tonnes et demie en service international, et de 11 tonnes en service national. Ce détail est essentiel au calcul des «ton-

information is essential to calculate the "available ton miles".

So too is it essential to know the "revenue miles" flown and that information appears in paragraph 9 of the agreed statement of facts.

The defendant owned and operated five "qualifying aircraft", that is an aircraft whose gross allowable weight for take-off is not less than 64,500 pounds, all five of which are Boeing 737's.

Four of those aircraft were used exclusively by the defendant for domestic revenue flight in 1973 and only CF-EPU was used by the defendant on international flights.

The revenue miles, domestic and international miles being distinguished, flown in 1973 by all five Boeing 737 aircraft are tabulated in paragraph 9 of the agreed statement of facts.

CF-EPU is the only aircraft which flew international flights. It flew 44,076 international revenue miles. It also flew 2,827 domestic revenue miles.

As said before, the four remaining aircraft flew only domestic revenue miles and the mileage so flown by those four aircraft together with the 2,827 domestic miles flown by CF-EPU total 3,074,339 in 1973.

I now revert to the fraction to be utilized to determine the percentage as prescribed by section 3(2) of the Remission Order to be remitted.

The word "remission", in common parlance, means the giving up partially or wholly of a debt, tax, penalty or the like. Obviously, therefore, if more than the tax, in this instance, is forgiven it is not a remission but may be a remission only to the extent of the whole of the tax and any amount above that whole is not a remission but must be a subsidy.

By section 3(2) of the Remission Order it is only a "portion" of the sales tax that may be remitted.

nes-milles disponibles».

De même, il est indispensable de connaître le nombre de «milles payants» parcourus, détail qui figure au paragraphe 9 de l'exposé convenu des faits.

La défenderesse possédait et exploitait cinq «aéronefs admissibles», c'est-à-dire des aéronefs dont le poids brut autorisé au décollage est d'au moins 64,500 livres, tous les cinq étant des Boeing 737.

En 1973 la défenderesse utilisait quatre de ces aéronefs exclusivement pour le service national, l'appareil CF-EPU étant seul utilisé pour les vols internationaux.

Les milles payants parcourus en 1973 par les cinq aéronefs Boeing 737 sont indiqués, séparément pour le service international et pour le service national, au paragraphe 9 de l'exposé convenu des faits.

L'appareil CF-EPU est le seul à assurer des vols internationaux. Il a parcouru 44,076 milles payants en service international et 2,827 milles payants en service national.

Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, les quatre autres aéronefs n'assuraient que le service national et, compte tenu des 2,827 milles payants parcourus par l'appareil CF-EPU en service national, le total des milles payants parcourus en service national s'élève à 3,074,339 en 1973.

Je reviens maintenant à la fraction servant au calcul du pourcentage susceptible de remise ainsi que le prévoit l'article 3(2) du décret de remise.

Dans le langage courant, «remise» signifie renonciation à tout ou partie d'une dette, d'une taxe, d'une amende ou d'une somme du même genre. Il s'ensuit que si la remise portait sur une somme supérieure au montant de la taxe, on ne saurait plus parler de remise. Il n'y a remise que jusqu'à concurrence du montant de la taxe. Au-delà, on doit parler de subvention.

Aux termes de l'article 3(2) du décret de remise, la remise ne peut porter que sur une «partie» de la taxe de vente.

While I do not have to decide the question in this action it may well be that the "whole" of the tax cannot be remitted because only a "portion" can be and "portion" means a part of a whole and not the whole.

For these reasons the fraction prescribed by section 3 of the Remission Order must be, of course, a vulgar fraction, that is one with a numerator above a horizontal line and a denominator below the line and the vulgar fraction must be a proper fraction, that is one in which the numerator is less than the denominator. The numerator cannot be greater than the denominator because that would be a compound fraction greater than the whole nor can the numerator be equal to the denominator because that would be a whole.

It is patent that the closer the proper fraction approaches the whole the greater will be the remission and conversely the farther removed the proper fraction is from the whole the lesser will be the remission.

The fraction, expressed in words rather than numerals, as prescribed by section 3 of the Remission Order, is:

$$\frac{\text{Available International Ton Miles of Fleet}}{\text{Available Ton Miles of Fleet}}$$

and the formula to compute the remission is:

$$\frac{\text{Available International Ton Miles of Fleet}}{\text{Available Ton Miles of Fleet}} \times \text{Sales Tax Calculation} = \text{Allowable Remission}$$

The parties agree, that as expressed in words, this is the correct formula. However the difficulty ensues when figures are to be substituted for words.

Both parties agree upon the figures to be substituted for the numerator and both parties agree upon the figure to be substituted for the multiplier, that is the "Sales Tax Calculation".

It is only when it comes to the denominator, that is the "Available Ton Miles of Fleet", that the parties disagree as to the numerals which should replace the words.

Bien que ce point ne soit pas en cause, il est entendu que la «totalité» de la taxe ne saurait être remise parce que seule une «partie» peut l'être, et une partie n'est qu'un élément de la totalité et non pas cette totalité elle-même.

Il s'ensuit que la partie visée à l'article 3 du décret de remise doit être une fraction ordinaire, avec un numérateur au-dessus de la barre de fraction et un dénominateur au-dessous, et que cette fraction ordinaire doit être une fraction proprement dite, où le numérateur est plus petit que le dénominateur. Le numérateur ne peut pas être plus grand que le dénominateur: autrement on serait en présence d'une expression fractionnaire. Il ne pourrait pas être égal non plus au dénominateur: on serait alors en présence d'une unité.

Il est manifeste que plus la fraction proprement dite approche de l'unité, plus grande sera la remise et qu'à l'inverse, plus la fraction proprement dite diverge de l'unité, plus petite sera la remise.

L'expression littérale, plutôt que numérique, de la fraction prévue à l'article 3 du décret de remise, se présente de la façon suivante:

$$\frac{\text{Tonnes-milles disponibles en service international du matériel volant}}{\text{Tonnes-milles disponibles du matériel volant}}$$

et la formule propre au calcul de la remise comme suit:

$$\frac{\text{Tonnes-milles disponibles en service international du matériel volant}}{\text{Tonnes-milles disponibles du matériel volant}} \times \text{Taxe de vente} = \text{Remise possible}$$

Les parties conviennent que cette expression littérale représente la formule correcte. Les difficultés surgissent lorsqu'il s'agit de substituer les chiffres aux lettres.

Les deux parties ne se querellent pas sur le chiffre à substituer au numérateur ni sur celui à attribuer au multiplicateur, c'est-à-dire la taxe de vente.

C'est au sujet du dénominateur, c'est-à-dire les «tonnes-milles disponibles du matériel volant», qu'elles divergent sur le chiffre qui doit prendre la place de ces lettres.



This disagreement can best be illustrated by translating the words of the rival formulae, which is only as to the denominator, into the actual figures.

The plaintiff's formula is as follows:

$$\frac{44,076 \times 16\frac{1}{2}}{(44,076 \times 16\frac{1}{2}) + (3,074,339 \times 11)} \times \$639,801.98 = \$13,469.35$$

The numeral, 44,076, is the international miles flown to be multiplied by 16½, the agreed payload capacity in tons for international flights.

The multiplicand is \$639,801.98 which is the Sales Tax Calculation agreed upon by the parties.

As its denominator to arrive at the Total Ton Miles of the Fleet the plaintiff takes the 44,076 international miles flown, multiplies that by 16½ tons and adds to that result the result of 3,074,339 domestic revenue miles flown by the fleet multiplied by 11 tons, the domestic payload capacity. The total of these two results the plaintiff takes as its denominator.

This formula when worked out to its ultimate conclusion results in the sum of \$13,469.35 as the allowable remission.

The defendant's formula is substantially the same except for the denominator and the ultimate calculation of the remission allowable.

The defendant's numerical formula is as follows:

$$\frac{44,076 \times 16\frac{1}{2}}{(44,076 \times 16\frac{1}{2}) + (2,827 \times 11)} \times \$639,801.98 = \$601,238.98$$

For its denominator the defendant takes the international miles flown by CF-EPU multiplied by the international payload capacity in tons and the domestic miles flown by CF-EPU multiplied by the domestic payload capacity in tons. It adds the results of these two multiplication exercises together to get its denominator.

Cette divergence ressort le mieux lorsqu'on substitue les chiffres applicables aux lettres figurant dans les deux formules qui diffèrent quant au dénominateur.

<sup>a</sup> Voici la formule appliquée par la demanderesse:

$$\frac{44,076 \times 16\frac{1}{2}}{(44,076 \times 16\frac{1}{2}) + (3,074,339 \times 11)} \times \$639,801.98 = \$13,469.35$$

<sup>b</sup> Au numérateur, le chiffre 44,076 représente le nombre de milles parcourus en service international, à multiplier par 16½ dont les parties conviennent qu'il représente la capacité de la charge payante lors de vols internationaux.

<sup>c</sup> Le multiplicateur est \$639,801.98, soit le montant de la taxe de vente sur lequel les deux parties sont tombées d'accord.

<sup>d</sup> Au dénominateur, la demanderesse a calculé le total des tonnes-milles du matériel volant en additionnant le produit des 44,076 milles parcourus en service international et de 16 tonnes et demie, et le produit des 3,074,339 milles payants parcourus en service national par le matériel volant et de 11 tonnes, soit la capacité de la charge payante en service national. La somme de ces deux produits constitue pour la demanderesse le dénominateur de la fraction utilisée dans sa formule.

<sup>f</sup> Le calcul effectué avec cette formule donne \$13,469.35 comme remise possible.

<sup>g</sup> La formule adoptée par la défenderesse est sensiblement la même, sauf pour ce qui est du dénominateur et du montant final de la remise.

Voici, exprimée en chiffres, la formule de la défenderesse:

$$\frac{44,076 \times 16\frac{1}{2}}{(44,076 \times 16\frac{1}{2}) + (2,827 \times 11)} \times \$639,801.98 = \$601,238.98$$

<sup>h</sup> Aux fins du dénominateur, la défenderesse utilise d'une part, le produit des milles parcourus en service international par l'appareil CF-EPU et de la charge de capacité payante en service international en tonnes et, d'autre part, le produit des milles parcourus en service national par l'appareil CF-EPU et de la charge de la capacité payante en service national en tonnes. La somme de ces deux produits constitue le dénominateur.

The formula so arrived at when all calculations dictated thereby are completed results in an allowable remission of \$601,238.98.

In translating the words of the denominator, which I take from the definition as "the total available ton miles flown by a fleet during a year" and "available ton miles" is defined as the revenue miles flown by an aircraft multiplied by its payload capacity in tons, into figures the plaintiff has taken the total of the domestic ton miles flown by all five qualifying aircraft operated by the defendant and the international ton miles flown by CF-EPU which is the only aircraft of the five which logged any international miles in 1973. The plaintiff excludes no revenue miles.

On its part the defendant in reaching the denominator it uses disregards the domestic ton miles flown by four of the defendant's aircraft and utilizes only the domestic ton miles and the international ton miles flown by aircraft CF-EPU.

In justification for doing so the defendant relies on the use of the words in the definition of "fleet" in the Remission Order reading "all qualifying aircraft that . . . are used in combined international and domestic service".

Words of somewhat like import are used in section 3(1) of the Remission Order with respect to remission granted in respect of qualifying aircraft imported "for use in combined international and domestic service" the difference being between the words "are used" in the first quotation and "for use" in the second quotation.

It was the contention of the counsel for the defendant that only CF-EPU was used for both international and domestic flights and accordingly it is only the international and domestic revenue ton miles flown by CF-EPU that are susceptible of combination into the total available ton miles flown by the fleet in 1973.

The greater preponderance of the miles flown by CF-EPU was on international flights and only a

Après calculs, cette formule donne \$601,238.98 comme remise possible.

En substituant les chiffres aux expressions littérales du dénominateur qui, à mon avis, représentent aux termes de la définition «l'ensemble des tonnes-milles disponibles (d'un) matériel volant au cours d'une année», «tonnes-milles disponibles» s'entendant des milles payants parcourus par un aéronef multiplié par la capacité de la charge payante exprimée en tonnes, la demanderesse a pris en compte le total des tonnes-milles enregistrées en service national par tous les cinq aéronefs admissibles qu'exploite la défenderesse ainsi que les tonnes-milles enregistrées en service international par l'appareil CF-EPU, le seul parmi les cinq à effectuer des vols internationaux en 1973. La demanderesse n'a fait abstraction d'aucun mille payant.

De son côté, la défenderesse écarte de son dénominateur les tonnes-milles enregistrées en service national par les quatre autres aéronefs, et ne tient compte que des tonnes-milles enregistrées, en service national et en service international, par l'appareil CF-EPU.

La défenderesse fonde cette interprétation sur la définition que donne le décret de remise du terme «matériel volant»: «[tous] aéronefs admissibles . . . qui sont utilisés pour assurer un service combiné international et national».

Des termes analogues sont repris à l'article 3(1) du décret de remise qui prévoit la remise à l'égard des aéronefs admissibles importés «pour être utilisés dans un service combiné international et national». La seule différence porte donc sur l'expression «sont utilisés» figurant à la définition et l'expression «pour être utilisés» figurant dans cet article.

L'avocat de la défenderesse soutient que seul l'appareil CF-EPU a été utilisé et pour le service international et pour le service national et que, par suite, les tonnes-milles enregistrées en service international et national par cet appareil sont seules propres au calcul de l'ensemble des tonnes-milles disponibles du matériel volant en 1973.

La majeure partie des milles parcourus par l'appareil CF-EPU a été enregistrée en service inter-

very small proportion of the total mileage flown by it was flown on domestic flights.

If CF-EPU had flown no domestic miles then the logical extension of the defendant's contention is that there would be no remission with respect to CF-EPU because it would have flown international miles exclusively and there could be no combination with domestic miles unless that combination was with domestic miles flown exclusively by other qualifying aircraft in the fleet which is, in substance, the contention of the plaintiff.

These rival contentions raise in my mind that when two constructions of a statute are possible due to some slight inexactitude in language then the construction to be adopted is that which will carry the object of the statute into effect rather than an alternate construction which would defeat that object. In such circumstance in order to understand words as used in a statute it becomes material to inquire what object the statute had in view to accomplish.

Put another way the intention of the legislature must depend to a great extent upon the particular object of the statute that has to be construed so far as that object can be garnered from the language employed.

The title of a statute, just as a preamble, may be looked at in order to remove any ambiguity in the words of a statute and to ascertain its object.

Here the full title of the Remission Order is *Aircraft (Combined International and Domestic Service) Remission Order* and the short title is the *Aircraft (Combined Services) Order*.

The question is what is to constitute the combination.

Counsel for the defendant directed my attention to section 4 of the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17, which makes that Act applicable to transport by air to which the *Aeronautics Act*, R.S.C. 1970, c. A-3, applies. By section 21 of the *National Transportation Act* the functions of the Commission are outlined. Section 14 of the *Aeronautics Act* provides for the making of regulations establishing the classification and form of licences and the terms to be prescribed by licences.

national, ses vols en service national ne représentant qu'une fraction infime des milles parcourus.

Si l'appareil CF-EPU n'avait effectué aucun vol en service national, il découlerait logiquement de l'argument de la défenderesse qu'il ne saurait y avoir de remise à l'égard de cet appareil qui n'aurait parcouru des milles qu'en service international et qu'il n'y aurait aucune combinaison possible avec les milles parcourus en service national, qui étaient le fait exclusif des autres aéronefs admissibles du matériel volant ainsi que le prétend en substance la demanderesse.

En présence de ces deux thèses opposées, je suis d'avis que dans le cas d'une loi qui se prête à deux interprétations différentes par suite d'une certaine imprécision de la langue utilisée, il faut adopter l'interprétation qui est conforme à l'esprit de la loi et non pas celle qui lui fait échec. Dans cet ordre d'idées, la compréhension de la langue utilisée dans une loi exige la connaissance préalable de son objectif.

En d'autres termes, l'intention du législateur doit dépendre dans une large mesure de l'objectif particulier de la loi à interpréter, dans la mesure où cet objectif peut se dégager de la langue utilisée.

Le titre du texte, tout comme son préambule, peut servir à éliminer toute ambiguïté des termes qui y figurent et à préciser l'objectif de ce texte.

En l'espèce, le titre intégral du décret de remise est *Décret de remise à l'égard des aéronefs (Service combiné international et national)* et son titre abrégé, *Décret de remise à l'égard des aéronefs (Services combinés)*.

La question qui se pose est de savoir en quoi consiste la combinaison.

L'avocat de la défenderesse a attiré mon attention sur l'article 4 de la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, c. N-17, aux termes duquel cette loi s'applique au transport par air également régi par la *Loi sur l'aéronautique*, S.R.C. 1970, c. A-3. Les fonctions de la Commission sont définies à l'article 21 de la *Loi nationale sur les transports*. L'article 14 de la *Loi sur l'aéronautique* prévoit le pouvoir d'établir des règlements établissant la classification et la forme

By section 16 licences are granted to operate "a commercial air service" and section 17 precludes the operation of "a commercial air service" without a valid licence.

The classes of licences to operate "a commercial air service" are outlined in section 3 of the *Air Carrier Regulations*, SOR/72-145, made under the authority conferred in section 14 of the *Aeronautics Act*.

Classes 1 to 7 are what might be called domestic services because they all relate to "a commercial air service . . . operated wholly within Canada". Class 8 and classes 9-2 to 9-5 are what might be termed international air services because they govern "a commercial air service" that is operated between a point in Canada and a point in any other country.

Counsel's purpose was to demonstrate that nowhere has there been a service referred to as a "combined international and domestic service" and that since those words do not relate, nor do they profess to relate, to some particular subject of art or science nor are they used as technical words, they accordingly must be given their popular meaning.

I accept the proposition so advanced that the words "combined international and domestic service" are not technical words and cannot be given a technical meaning and that they are not words relating to an art or science and therefore must have ascribed to them their popular meaning.

While I am quite aware that dictionaries are not to be taken as authoritative exponents of the meaning of words used in a statute it is a well-known rule of courts of law that when words are to be taken in their ordinary sense resort may be had to dictionaries for instruction. I have made free and frequent use of those works.

I therefore repeat the defendant's contention that only CF-EPU was used for both international and domestic service and accordingly only the international and domestic revenue miles flown CF-EPU are susceptible of being combined into

des permis ainsi que les modalités auxquelles ces permis sont assujettis.

L'article 16 prévoit la délivrance de permis d'exploitation d'«un service aérien commercial» et l'article 17 interdit l'exploitation sans permis d'«un service aérien commercial».

Les classes de permis d'exploitation d'«un service aérien commercial» sont énumérées à l'article 3 du *Règlement sur les transporteurs aériens*, DORS/72-145, promulgué sous l'autorité de l'article 14 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Les classes 1 à 7 ont trait à ce qu'on pourrait appeler le service national puisqu'elles visent tout le service aérien commercial «exploité entièrement au Canada». La classe 8 et les classes 9-2 à 9-5 ont trait à ce qu'on pourrait appeler service aérien international parce qu'elles visent un «service aérien commercial» exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre État.

L'avocat de la défenderesse a voulu établir que nul texte ne faisait état d'un «service combiné international et national» et que, cette expression n'étant employée dans aucun contexte artistique, scientifique ou technique, il y avait lieu de l'entendre dans son sens courant.

Je conviens que l'expression «service combiné international et national» n'est pas une expression technique et ne saurait revêtir un sens technique, de même qu'elle n'a pas trait à un sujet artistique ou scientifique et que, de ce fait, il y a lieu de l'entendre dans son acception courante.

Je sais bien qu'il ne faut pas voir dans les dictionnaires les interprètes autorisés de la signification des termes utilisés dans un texte de loi. Cependant, les cours de justice ont toujours posé pour règle que si un mot doit être entendu dans son acception courante, on peut s'éclairer au moyen de dictionnaires. J'ai eu bien souvent recours aux ouvrages de ce genre.

Je reviens à l'argument de l'avocat de la défenderesse selon lequel seul l'appareil CF-EPU a été utilisé à la fois pour le service international et pour le service national et, par suite, seuls les milles payants parcourus par cet appareil en service

the total available ton miles flown by the defendant's fleet in 1973. That is the ordinary meaning he ascribes to the words "used in combined international and domestic service" and only CF-EPU so qualifies. Taken a step further he must mean that aircraft of the fleet that are used exclusively for domestic service cannot qualify as having been used in combined domestic and international service nor can aircraft of the fleet that are used exclusively for international service. Only those aircraft of the fleet that are used for both international and domestic service can be taken into account when computing the "total available ton miles flown by the fleet during a year".

Similarly carrying the defendant's contention a still further step it would also follow that if a carrier devoted some of his "qualifying aircraft", as defined in the Order, exclusively to international flights and the other qualifying aircraft exclusively to domestic flights then there would be no remission of sales tax on any of the aircraft, the defendant's contention being, as I appreciate it to be, that in order to be eligible for remission of sales tax an aircraft must have flown both domestic miles and international miles in the year of its purchase. The basis of that contention is drawn from the words used in the definition of a fleet to be "aircraft that . . . are used in combined international and domestic service".

As I appreciate the plaintiff's contrary contention it is that it is wholly immaterial that some aircraft of the carrier's fleet are flown exclusively on international service and the balance of the fleet is flown on domestic service because, so long as the aircraft of the fleet are so used, that results in a "combined international and domestic service" and, of course, that use by an aircraft on domestic service only or international service only is use by the aircraft so flown on the combined service.

Counsel for the plaintiff raised the proposition that a "fleet" cannot be comprised of a single aircraft. In common parlance a fleet means a number of aircraft forming a unit.

international et national doivent entrer en ligne de compte pour calculer l'ensemble des tonnes-milles disponibles du matériel volant de la défenderesse en 1973. C'est dans ce sens qu'il entend l'expression «utilisé pour . . . [le] service combiné international et national» et seul l'appareil CF-EPU justifie de cette qualification. Il résulte de ce raisonnement que les aéronefs faisant partie du matériel volant qui sont exclusivement utilisés pour le service national ne peuvent être rangés dans la catégorie des aéronefs utilisés pour le service combiné international et national. De même ceux qui sont utilisés exclusivement pour le service international. Seuls les aéronefs faisant partie du matériel volant qui sont utilisés à la fois pour le service international et pour le service national peuvent entrer en ligne de compte pour le calcul de «l'ensemble des tonnes-milles disponibles dudit matériel volant au cours d'une année».

De même, si l'on poussait un peu plus loin les arguments de la défenderesse, il en résulterait que si un transporteur affectait certains de ses «aéronefs admissibles» au sens du Décret exclusivement aux vols internationaux et certains autres aux vols nationaux, aucun de ces aéronefs ne bénéficierait d'une remise, l'argument de la défenderesse étant, à mon avis, que pour prétendre à une remise de la taxe de vente, un aéronef doit avoir assuré à la fois un service international et un service national au cours de l'année où il est acheté. Cet argument se fonde sur la définition de matériel volant qui comprend les «aéronefs . . . qui sont utilisés pour assurer un service combiné international et national».

A l'opposé, la demanderesse soutient qu'il importe peu que certains aéronefs du matériel volant du transporteur soient utilisés exclusivement en service international et que le reste soit utilisé en service national, puisqu'il en résulte un «service combiné international et national» et, bien entendu, qu'un aéronef soit utilisé exclusivement en service international ou en service national, cette utilisation s'inscrit toujours dans le cadre du service combiné.

L'avocat de la demanderesse a fait valoir qu'un matériel volant ne saurait consister en un seul aéronef. Dans le langage courant, matériel volant s'entend d'un certain nombre d'aéronefs formant une unité.

“Fleet” is defined in section 2 of the Remission Order as meaning all qualifying aircraft (and that includes all five Boeing 737’s) owned by an eligible carrier (and that is a common air carrier incorporated under the laws of Canada or a province that is licensed to provide international service to the public as the defendant is) and then follow the crucial words “that . . . are used in combined international and domestic service”.

Incidentally if a “fleet” cannot mean a single aircraft then the result would be that a carrier who owned but a single aircraft as his fleet used in combined international and domestic service, that carrier would not be eligible for a remission of sales tax on that single aircraft but a carrier who owned two or more aircraft so used would be entitled to a remission of sales tax on all such aircraft and that, in my opinion, would constitute a manifest injustice contrary to the intention of the Remission Order which is to grant a remission of a portion of the sales tax exacted of the carrier on importation of a qualifying aircraft having regard to the subject matter of the Remission Order and the object it seeks to accomplish.

The golden rule of interpretation is that the ordinary sense of the words used in a statute must be adhered to unless that would lead to an absurdity or manifest injustice in which case the words may be modified so as to avoid that absurdity or manifest injustice but no farther.

In my opinion I am not obliged to resort to the golden rule of interpretation set forth above for the reasons which follow.

The key to the dispute between the parties lies in the proper determination of the content of the denominator of the fraction by which the allowable remission of the sales tax is calculated. That content is the total available miles flown by the fleet in the year 1973. The solution to the proper content advanced by the defendant is that the proper meaning to be ascribed to the words “all qualifying aircraft that . . . are used in combined international and domestic service” is that a particular aircraft must be used on both international and domestic service and that is the combination.

Au sens de l'article 2 du décret de remise, «matériel volant» s'entend des aéronefs admissibles (ce qui s'applique à tous les cinq Boeing 737) appartenant à un transporteur admissible (c'est-à-dire un transporteur aérien ordinaire constitué en société sous l'autorité des lois du Canada ou d'une province et muni d'une licence l'autorisant à assurer un service international au public, ce qui est le cas de la défenderesse), la qualification essentielle étant que ces aéronefs «sont utilisés pour assurer un service combiné international et national».

Par parenthèse, si un «matériel volant» ne peut consister en un seul aéronef, il s'ensuivra qu'un transporteur qui exploite en tout et pour tout un aéronef à titre de matériel volant en service combiné international et national ne saurait bénéficier d'une remise de la taxe de vente relative à cet aéronef unique, mais qu'un transporteur qui possède deux ou plusieurs aéronefs utilisés de la même façon aurait droit à une remise de la taxe de vente sur tous ses appareils, ce qui, à mon avis, constituerait une injustice flagrante et une violation de l'esprit du décret de remise qui vise à accorder une remise de la taxe de vente exigible du transporteur à l'importation d'un aéronef admissible au sens du décret de remise.

En matière d'interprétation, la règle d'or veut que l'on s'en tienne à l'acception courante des termes employés dans une loi à moins qu'une telle interprétation ne risque de donner dans l'absurde ou d'entraîner une injustice flagrante, auquel cas ces termes pourraient être modifiés, mais juste pour éviter l'absurdité ou l'injustice flagrante.

A mon avis, je ne suis pas tenu à cette règle d'or et ce, pour les raisons indiquées ci-dessous.

La solution du litige opposant les deux parties réside dans le calcul correct du contenu du dénominateur de la fraction servant au calcul du montant de la remise possible. Ce contenu est l'ensemble des tonnes-milles disponibles du matériel volant au cours de l'année 1973. La solution adoptée par la défenderesse est que, par l'expression «aéronefs . . . qui sont utilisés pour assurer un service combiné international et national», il faut entendre qu'un aéronef donné doit être utilisé pour assurer à la fois un service international et un service national, et qu'il s'agit là de la combinaison visée par le texte de loi.

Paragraph 8 of the agreed statement of facts reads:

The Defendant during 1973 was the holder of various licences from the Canadian Transport Commission to provide air service to the public including licences to provide scheduled air service between points in Canada and a licence to provide international air charter service.

It is abundantly clear that it is the common air carrier that is licensed to provide commercial air services under the *Air Carrier Regulations*.

Those classifications with respect to a commercial air service which is operated wholly within Canada fall within the meaning of the words "domestic service" as used in the Remission Order and that classification which authorizes the provision of an international air charter service falls within the meaning of the words "international service" as used in the Remission Order.

Thus it follows that the defendant is licensed to fly both a domestic air service and an international air service.

It is the carrier who is licensed to do so and the licence does not apply to the aircraft used to provide such services so long as a certificate of airworthiness has been issued by the Department of Transport as to the aircraft and the aircraft used fall within the definition of "qualifying aircraft" in the Remission Order as all five Boeing 737 aircraft owned by the defendant in 1973 did.

Within those limitations it is in the discretion of the carrier to select which aircraft shall be used to provide either domestic service, international service or both.

The defendant is licensed to provide both domestic and international services with the five aircraft owned by it and it is the defendant's privilege to select what aircraft it shall use to provide which service or both no doubt dictated by the many exigencies which inevitably arise in operating a commercial air service.

In my opinion it is immaterial if the defendant chose to devote four of its aircraft exclusively to

Le paragraphe 8 de l'exposé convenu des faits porte:

En 1973 la défenderesse détenait divers permis accordés par la Commission canadienne des transports pour le transport aérien public, dont un service aérien à horaire fixe entre divers points au Canada et un service international d'affrètement.

Il est clair que la défenderesse est un transporteur aérien ordinaire, muni d'une licence l'autorisant à assurer un service aérien commercial sous le régime du *Règlement sur les transporteurs aériens*.

Les spécifications relatives à un service aérien commercial exploité entièrement à l'intérieur du Canada s'inscrivent effectivement dans la définition de l'expression «service national» employée dans le décret de remise et celles qui ont trait à l'exploitation d'un service aérien international d'affrètement correspondent à la définition de l'expression «service international» figurant dans le même décret.

Il s'ensuit que la défenderesse est autorisée à exploiter à la fois un service national et un service international.

C'est le transporteur qui fait l'objet d'un permis, lequel ne s'applique pas à l'aéronef utilisé pour assurer de tels services, pour autant qu'un certificat de navigabilité a été délivré par le ministère des Transports à son égard et que l'aéronef utilisé s'accorde avec la définition d'«aéronefs admissibles» figurant au décret de remise, comme c'est le cas de tous les cinq Boeing 737 appartenant en 1973 à la défenderesse.

A part ces restrictions, il appartient au transporteur seul de décider quel aéronef il affecte au service national, quel autre au service international ou au service combiné.

La défenderesse détient un permis l'autorisant à assurer à la fois un service national et un service international avec ses cinq aéronefs, et il lui appartient de décider lequel de ces derniers elle veut affecter à l'un ou l'autre des deux services ou aux deux à la fois, sans doute en fonction des nombreuses exigences qui s'attachent à l'exploitation d'un service aérien commercial.

A mon avis, il importe peu en l'espèce que la défenderesse ait choisi d'affecter quatre de ses

domestic service and one aircraft, CF-EPU, to a preponderance of its international service and a minimal to its domestic service.

As I appreciate the matter the commercial air service which the defendant is licensed to carry on by reason of the variety of licences which the defendant has been granted results in a conglomerate commercial air service consisting of, no doubt, more than one classification of domestic service and an international service all under the aegis of a commercial air service. That is the whole service that the defendant provides and within that whole service there is included a domestic service and an international service.

The adjective "combined" as used in the words of the Remission Order reading "all ... aircraft that ... are used in combined international and domestic service" modifies and governs both the words "international service" and "domestic service" the words "international" and "domestic" being conjoined by a conjunction "and".

That which is "combined" results in something that is a "combination".

Thus the combination of two classifications of a commercial air service results in a commercial air service consisting of a whole.

The dictionary meaning of "combination" is the "action combining one or more separate things" as well as "a group of things combined into a whole".

The two things which have been combined by the defendant are a domestic air service and an international air service and the resultant whole is a commercial air service even though the whole of the commercial air service provided by the defendant to the public consists of the domestic air service and an international air service.

This conclusion, which is simply that the combination contemplated by the Remission Order is a combination of services, is confirmed by the full title of the Order *Aircraft (Combined International and Domestic Service) Remission Order* and the short title *Aircraft (Combined Services) Order*.

The fraction by which the remission of sales tax is to be calculated must be taken from section 3(2)

aéronefs au service national et le cinquième, l'appareil CF-EPU, à un service surtout international et comportant un minimum de vols nationaux.

<sup>a</sup> A mon avis, le service aérien commercial que la défenderesse est autorisée à exploiter équivaut, en raison de la variété des permis qu'elle détient, à un service aérien commercial mixte composé sans aucun doute de plusieurs classes de service national ainsi que d'un service international, le tout sous la raison sociale d'un seul service aérien commercial. C'est un service d'ensemble que la défenderesse assure et c'est dans le cadre de ce service complet que s'inscrivent le service national et le service international.

<sup>b</sup> L'adjectif « combiné » employé dans l'expression « aéronefs ... qui sont utilisés pour assurer un service combiné international et national » du décret de remise modifie et qualifie « international » et « national », lesquels sont d'ailleurs reliés par la conjonction de coordination « et ».

<sup>c</sup> Par ailleurs, des éléments qui sont « combinés » forment une « combinaison ».

Il en résulte que la combinaison de deux classes de service aérien commercial donne un service aérien commercial unique.

<sup>d</sup> Le dictionnaire définit « combinaison » comme [TRADUCTION] « l'action d'assembler des choses distinctes » et comme [TRADUCTION] « l'ensemble des choses combinées en un tout ».

<sup>e</sup> Les deux choses que la défenderesse a combinées sont un service aérien commercial national et un service aérien commercial international. Le résultat en est un service aérien commercial unique, bien que le service fourni par la défenderesse au public consiste en un service aérien national et un service international.

<sup>f</sup> Cette conclusion, à savoir tout simplement que la combinaison visée au décret de remise est une combinaison de services, est confirmée par le titre même de ce texte qui est *Décret de remise à l'égard des aéronefs (Service combiné international et national)* et, en abrégé: *Décret de remise à l'égard des aéronefs (Services combinés)*.

<sup>g</sup> La fraction servant au calcul de la remise de la taxe de vente est prévue à l'article 3(2) du décret



of the Remission Order which is a "percentage of the sales tax equal to the international usage percentage of the fleet".

"International usage percentage" is "the percentage that the available ton miles flown by a fleet on international flights is of the total available ton miles flown by the fleet during a year".

Thus the verbal denominator is the "total available ton miles flown by the fleet".

"Available ton miles" means the revenue miles . . . multiplied by the payload capacity in tons . . .".

"Revenue miles" means miles flown which produce revenue.

There is no differentiation whatsoever in the verbal denominator "total available ton miles flown by the fleet" between international revenue miles and domestic revenue miles.

Because of the conclusion I have reached for the reasons given above that the commercial air service provided by the defendant consists of a combination of a domestic service and an international service it follows that the total available ton miles is the addition of the ton miles flown on domestic service and international service.

Since the combined services encompass both the international service and domestic service provided by the defendant it matters not that four aircraft were flown exclusively on domestic service because in doing so they contributed to the combined service and so too did CF-EPU. All five aircraft were flown on the combined service.

Accordingly it follows that, in my opinion, the translation of the verbal denominator into figures as was done by the plaintiff is the correct one and that the remission allowable to the defendant as calculated by her is also correct.

Therefore the plaintiff is entitled to recover from the defendant the sum of \$587,769.63 together with the penalty prescribed by section 50(4)

de remise en ces termes: «pourcentage de la taxe de vente égal au pourcentage d'utilisation internationale du matériel volant».

*a* Le «pourcentage d'utilisation internationale» est le «pourcentage que représentent les tonnes-milles disponibles d'un matériel volant qui effectue des vols internationaux par rapport à l'ensemble des tonnes-milles disponibles dudit matériel volant au cours d'une année».

Il en résulte que le dénominateur, exprimé en lettres, est «l'ensemble des tonnes-milles disponibles [du] matériel volant».

*c* «Tonnes-milles disponibles» désigne les «milles payants . . . multipliés par la capacité de la charge payante . . . exprimée en tonnes».

*d* «Milles payants» désigne les milles parcourus et qui produisent un revenu.

*e* L'expression littérale du dénominateur «ensemble des tonnes-milles disponibles du matériel volant» ne fait nulle distinction entre les milles payants en service international et les milles payants en service national.

*f* C'est pour les raisons susmentionnées que j'ai conclu que le service aérien commercial assuré par la défenderesse consiste en une combinaison de service national et de service international. Il s'en suit donc que l'ensemble des tonnes-milles disponibles est la somme des tonnes-milles enregistrées en service national et en service international.

*g* Étant donné que les services combinés englobent le service international et le service national assurés par la défenderesse, il importe peu que quatre de ses aéronefs soient utilisés exclusivement pour les vols nationaux car ils ont contribué malgré tout au service combiné, de même que l'appareil CF-EPU. Tous les cinq aéronefs étaient utilisés pour le service combiné.

*i* Il en résulte, à mon avis, que la transposition en chiffres de l'expression littérale du dénominateur a été faite par la demanderesse de façon correcte, de même que son calcul de la remise à accorder à la défenderesse.

*j* La demanderesse est ainsi en droit de recouvrer de la défenderesse la somme de \$587,769.63, et l'amende prévue par l'article 50(4) de la *Loi sur la*

of the *Excise Tax Act* to the date of judgment herein and the costs of this action to be taxed.

In my view the language of section 50(4) of the *Excise Tax Act* makes the imposition of a penalty of two-thirds of one per cent on the amount in default for each month or fraction of a month during which the default continues obligatory.

By virtue of section 5 of the Remission Order which provides that the unremitted sales tax may be deferred until the last day of February of the year following the importation of the aircraft which was October 1973 I take it that the penalty would begin to run on March 1, 1974 and in my opinion should continue to the date of judgment herein. The rate of interest per annum will then be that applicable on a judgment which is less than the interest rate per annum which constitutes the penalty.

While I would have preferred to express the penalty in a specific sum I have not had the benefit of representations by counsel as to the amount of the penalty for which reason I have given judgment in the terms I have indicated in the third paragraph immediately above.

If counsel for the parties cannot agree on the amount of the penalty the matter may be spoken to.

*taxe d'accise* et arrêtée à la date de ce jugement, ainsi que les dépens à liquider.

A mon avis, l'article 50(4) de la *Loi sur la taxe d'accise* impose de façon impérative une amende égale à deux tiers pour cent du montant en souffrance à l'égard de chaque mois ou fraction de mois pendant lequel le défaut de paiement se continue.

L'article 5 du décret de remise prévoyant que le paiement du reste de la taxe de vente peut être reporté jusqu'au dernier jour du mois de février de l'année suivant celle de l'importation de l'aéronef, et cette importation ayant eu lieu en octobre 1973, j'estime que l'amende court du 1<sup>er</sup> mars 1974 et s'arrête à la date de ce jugement. Le taux d'intérêt annuel sera alors celui qui s'applique à un jugement et qui est inférieur au taux de l'amende.

d

J'aurais aimé fixer un montant spécifique pour cette amende mais je n'ai pas été saisi des conclusions des avocats à ce sujet et, en conséquence, j'ai prononcé le jugement dans les termes figurant trois paragraphes plus haut.

Si les avocats des deux parties n'arrivent pas à tomber d'accord sur le montant de l'amende, la Cour pourra les entendre de nouveau.