

Canadian Pacific Air Lines Ltd. and Pacific Western Airlines Ltd. *Appellants*

v.

Her Majesty The Queen in Right of the province of British Columbia *Respondent*

and

The Attorney General for Ontario, the Attorney General of Quebec, the Attorney General of Nova Scotia, the Attorney General for New Brunswick, the Attorney General of Manitoba, the Attorney General for Saskatchewan, the Attorney General for Alberta, the Attorney General of Newfoundland and the Canadian National Railway Company *Interveners*

and between

Air Canada *Appellant*

v.

Her Majesty The Queen in Right of the province of British Columbia, the Attorney General of the province of British Columbia, the Minister of Finance for the province of British Columbia and E. J. Turner, in his capacity as Commissioner, Social Service Tax Act *Respondents*

and

The Attorney General for Ontario, the Attorney General of Quebec, the Attorney General of Nova Scotia, the Attorney General for New Brunswick, the Attorney General of Manitoba, the Attorney General for Saskatchewan, the Attorney General for Alberta, the Attorney General of Newfoundland and the Canadian National Railway Company *Interveners*

INDEXED AS: CANADIAN PACIFIC AIR LINES LTD. v. BRITISH COLUMBIA

File Nos.: 17875, 17902, 17910, 19602.

1988: June 8, 9, 10; 1989: May 4.

Lignes aériennes Canadien Pacifique Ltée et Pacific Western Airlines Ltd. *Appelantes*

c.

^a **Sa Majesté la Reine du chef de la province de la Colombie-Britannique** *Intimée*

et

^b **Le procureur général de l'Ontario, le procureur général du Québec, le procureur général de la Nouvelle-Écosse, le procureur général du Nouveau-Brunswick, le procureur général du Manitoba, le procureur général de la Saskatchewan, le procureur général de l'Alberta, le procureur général de Terre-Neuve et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada** *Intervenants*

^d et entre

Air Canada *Appelante*

c.

^e **Sa Majesté la Reine du chef de la province de la Colombie-Britannique, le procureur général de la province de la Colombie-Britannique, le ministre des finances de la province de la Colombie-Britannique et E. J. Turner en sa qualité de commissaire en vertu de la Social Service Tax Act** *Intimés*

et

^g **Le procureur général de l'Ontario, le procureur général du Québec, le procureur général de la Nouvelle-Écosse, le procureur général du Nouveau-Brunswick, le procureur général du Manitoba, le procureur général de la Saskatchewan, le procureur général de l'Alberta, le procureur général de Terre-Neuve et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada** *Intervenants*

ⁱ

RÉPERTORIÉ: LIGNES AÉRIENNES CANADIEN PACIFIQUE LTÉE c. COLOMBIE-BRITANNIQUE

N^{os} du greffe: 17875, 17902, 17910, 19602.

^j 1988: 8, 9, 10 juin; 1989: 4 mai.

Present: Beetz, McIntyre, Lamer, Wilson, Le Dain*,
La Forest and L'Heureux-Dubé JJ.

Présents: Les juges Beetz, McIntyre, Lamer, Wilson,
Le Dain*, La Forest et L'Heureux-Dubé.

ON APPEAL FROM THE COURT OF APPEAL FOR
BRITISH COLUMBIA

EN APPEL DE LA COUR D'APPEL DE LA
a COLOMBIE-BRITANNIQUE

Taxation — Provincial powers — Tax levied goods purchased in or brought into province — Tax applied to aircraft and aircraft parts and in-flight sales of alcohol on flights within or originating or terminating in province — Airlines involved in interprovincial and international service — Whether or not tax should be imposed on aircraft and aircraft parts — Whether or not tax should be imposed on in-flight sales of alcohol on flights within or originating or terminating in province — If tax inapplicable, whether or not tax collected should be refunded — Social Service Tax Act, R.S.B.C. 1979, c. 388, ss. 1, 2(1), (4), 5.

Courts — Judgments — Judgment granted in one set of actions finding tax inapplicable — Second action seeking same finding — Second action also raising additional issues, including whether or not tax collected under inapplicable tax refundable.

British Columbia's *Social Service Tax Act* provided for a tax on the purchase of tangible goods purchased in British Columbia. It also imposed the tax on goods purchased outside the province and brought into the province by its residents or businesses carrying on business in the province. The tax was applied to aircraft and aircraft parts and was calculated, in accordance with different formulae negotiated with each airline, on the percentage of miles travelled by the aircraft in airspace over British Columbia to the total miles travelled. The formulae had no statutory base. All aircraft and parts were bought outside the province and were used to meet the airlines' operational needs on flights forming part of a more comprehensive international and interprovincial service. The aircraft were in constant use. The airlines also collected this tax in respect of in-flight liquor sales made to passengers in airspace over British Columbia if the flight originated or terminated in, or connected two points within, the province.

Droit fiscal — Pouvoirs provinciaux — Taxe perçue à l'égard des biens achetés ou importés dans la province — Taxe frappant les aéronefs, les pièces d'aéronef et les boissons alcooliques vendues à bord de vols dans la province, partant de la province ou y prenant fin — Lignes aériennes assurant un service interprovincial et international — Les aéronefs et les pièces d'aéronef devraient-ils être assujettis à la taxe? — Les boissons alcooliques vendues à bord de vols dans la province, partant de la province ou y prenant fin devraient-elles être assujetties à la taxe? — Si la taxe est inapplicable, les sommes perçues devraient-elles être remboursées? — Social Service Tax Act, R.S.B.C. 1979, chap. 388, a art. 1, 2(1), (4), 5.

Tribunaux — Jugements — Taxe déclarée inapplicable dans le jugement rendu relativement à un ensemble d'actions — Seconde action demandant un jugement identique — Seconde action soulevant également d'autres questions, notamment celle de savoir si les sommes perçues en acquittement d'une taxe inapplicable sont remboursables.

La *Social Service Tax Act* de la Colombie-Britannique imposait une taxe sur les biens tangibles achetés dans cette province. Elle assujettissait également à la taxe des biens achetés à l'extérieur de la province et importés dans celle-ci par ses résidents ou des entreprises y exerçant leurs activités. La taxe était payée à l'égard d'aéronefs et de pièces d'aéronef et était calculée, suivant différentes formules négociées avec chaque ligne aérienne, en fonction du pourcentage que représentaient le nombre de milles parcourus par l'aéronef dans l'espace aérien provincial par rapport au millage total. Ces formules n'avaient aucun fondement légal. Tous les aéronefs et toutes les pièces avaient été achetés à l'extérieur de la province et les lignes aériennes s'en servaient pour répondre aux besoins de leur entreprise relativement à des vols faisant partie d'un service international et interprovincial de plus grande envergure. Les aéronefs étaient constamment en service. Les lignes aériennes percevaient également cette taxe sur les boissons alcooliques vendues à leurs passagers dans l'espace aérien au-dessus de la Colombie-Britannique, si le vol partait de la province, prenait fin dans la province ou reliait deux endroits dans la province.

* Le Dain J. took no part in the judgment.

* Le juge Le Dain n'a pas pris part au jugement.

The First Appeal

Canadian Pacific Air Lines Ltd. and Pacific Western Airlines Ltd. were granted declarations in the Supreme Court of British Columbia that this tax did not or could not constitutionally apply (a) to their aircraft and aircraft parts, such as engines, when used on flights that originate from, terminate in or connect two points in the province, and (b) to their in-flight sales of alcoholic beverages. Air Canada later applied for and was granted the same relief in relation to an earlier action brought by it. The Court of Appeal set aside the declaration with respect to the tax on aircraft and aircraft parts but upheld the declaration relating to liquor sales. The three airlines appealed that Court's decision as it related to the tax on aircraft and aircraft parts and the province cross-appealed that decision as it related to the tax on alcoholic beverages.

The Second Appeal

Air Canada had commenced its action by writ of summons issued before the applications in the first appeal had been made but only proceeded to trial after the judgment of the Court of Appeal had been rendered in those applications. In its action, Air Canada sought not only declarations as to the applicability and constitutionality of the Act but also other relief including recovery of the taxes paid in respect of aircraft and aircraft parts and of the tax on in-flight liquor sales. Air Canada also raised a number of "new issues". It queried whether the tax as it applied to its operation was authorized by s. 92(2) of the *Constitution Act, 1867*, and whether it infringed on the federal powers over aeronautics and over interprovincial trade and undertakings. In this Court it also relied on s. 7 of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*. The action was dismissed at trial and on appeal on the ground that the issue (including the new issues) had been decided in the first appeal and in any event that the new issues were groundless. Air Canada appealed to this Court. In this Court, the Crown argued that even if Air Canada succeeded on its points, Air Canada could not recover because it had paid the taxes under a mistake of law.

Le premier pourvoi

Canadien Pacifique Ltée et Pacific Western Airlines Ltd. ont obtenu en Cour suprême de la Colombie-Britannique un jugement déclarant qu'au regard de la Constitution la taxe ne s'appliquait pas ni ne pouvait s'appliquer a) à leurs aéronefs et aux pièces d'aéronef, telles que des moteurs, utilisés relativement à des vols partant de la province, prenant fin dans la province ou reliant deux endroits dans la province, ni b) aux boissons alcooliques vendues à bord de ces vols. Air Canada a par la suite demandé et obtenu le même redressement à l'égard d'une action qu'elle avait engagée antérieurement. La Cour d'appel a annulé le jugement déclaratoire pour ce qui était de la taxe sur les aéronefs et les pièces d'aéronef, mais elle l'a confirmé dans la mesure où il visait la vente de boissons alcooliques. Les trois lignes aériennes ont formé un pourvoi contre l'arrêt de la Cour d'appel dans la mesure où il se rapportait à la taxe sur les aéronefs et les pièces d'aéronef et la province a formé un pourvoi incident contre le même arrêt dans la mesure où il se rapportait à la taxe sur les boissons alcooliques.

Le second pourvoi

Air Canada avait engagé une action par voie de bref d'assignation délivré avant que ne soient faites les demandes dont il est question dans le premier pourvoi, mais elle n'est allée de l'avant avec cette action qu'après que la Cour d'appel eut statué sur ces demandes. L'action d'Air Canada visait à obtenir non seulement un jugement déclaratoire concernant l'applicabilité et la constitutionnalité de la Loi, mais aussi d'autres redressements, dont le remboursement des taxes payées à l'égard des aéronefs et des pièces d'aéronefs, et à l'égard des boissons alcooliques vendues à bord d'aéronefs. Air Canada a également soulevé un certain nombre de «nouvelles questions». Elle a demandé si la taxe, dans la mesure où elle s'appliquait à son entreprise, était permise par le par. 92(2) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, et si elle empiétait sur la compétence fédérale en matière d'aéronautique et en matière de commerce et d'entreprises interprovinciaux. En cette Cour, elle a également invoqué l'art. 7 de la *Charte canadienne des droits et libertés*. L'action a été rejetée en première instance et en appel pour le motif que la question (y compris les nouvelles questions) avait été tranchée lors du premier pourvoi et que, de toute façon, les nouvelles questions étaient sans fondement. Air Canada s'est pourvue devant cette Cour. Sa Majesté a fait valoir devant nous que même si Air Canada obtenait gain de cause sur ses points, elle ne pourrait pas obtenir de remboursement étant donné qu'elle avait payé les taxes par suite d'une erreur de droit.

Held: The airlines' first appeal relating to taxes on the aircraft and parts should be allowed and the province's cross-appeal relating to taxes on in-flight sales of alcoholic beverages should be dismissed.

Per Lamer, La Forest and L'Heureux-Dubé JJ.: The predominant purpose of the *Social Service Tax Act* was to impose a retail tax payable by the ultimate consumer of the goods in the province. The provision relating to tax on goods brought into the province for consumption by the ultimate consumer was to serve as a supplementary provision to guard against avoidance of the purchase tax by a consumer's purchasing goods outside the province. It was aimed at goods brought into the province on a permanent basis. It had no application to aircraft regularly flying in and out of the province. If it did so apply, it would, if it were to be imposed by all provinces on interprovincial airlines, place a much heavier burden on these entities than on local airlines and other businesses. An intention on the part of the Legislature to enact a measure having such discriminatory potential should not be lightly assumed. The formulae which were used to alleviate any unfair tax burden on the airlines were without statutory basis and so did not bind the taxing authorities. It was unnecessary to decide if such a formula, given properly framed legislation, would impose an undue burden on interprovincial undertakings.

There was not sufficient presence in the province to provide a basis for the imposition of the tax on in-flight sales of alcohol, whether that sale occurred in an over-flight or in a flight originating or terminating in a province.

Held: The second appeal by Air Canada should be allowed as regards the amount claimed for taxes unlawfully collected in respect of its aircraft and parts.

Per Lamer, La Forest and L'Heureux-Dubé JJ.: Since the issue regarding the applicability of the Act had now been decided in Air Canada's favour in the first appeal (i.e., the Act did not apply to it), there was no reason why it should be refused recovery. The fact that Air Canada paid the money on the basis of a mistake of law does not preclude recovery as is explained in *Air Canada v. British Columbia*, [1989] 1 S.C.R. 1161. The new issues were also rejected for the reasons given in that case.

Arrêt: Le premier pourvoi des lignes aériennes se rapportant aux taxes sur les aéronefs et sur les pièces est accueilli et le pourvoi incident de la province se rapportant aux taxes sur les boissons alcooliques vendues à bord des aéronefs est rejeté.

Les juges Lamer, La Forest et L'Heureux-Dubé: La *Social Service Tax Act* a pour objet prédominant d'imposer une taxe de vente au détail payable par les consommateurs éventuels des biens dans la province. La disposition imposant une taxe sur les biens apportés dans la province en vue de leur consommation par ces derniers est une disposition complémentaire destinée à empêcher que les consommateurs ne se soustraient à la taxe de vente en achetant des biens à l'extérieur de la province. Ce qui était visé était le fait d'apporter des articles dans la province pour qu'ils y restent en permanence. La Loi ne s'appliquait pas aux aéronefs qui s'envolaient de la province ou qui y arrivaient sur une base régulière. Si elle avait une telle application et si toutes les provinces assujettissaient les lignes aériennes interprovinciales à une telle taxe, ces dernières auraient à supporter une charge nettement plus lourde que celle imposée aux lignes aériennes locales et à d'autres entreprises. On ne devrait pas prêter à la légère au législateur une intention d'adopter une mesure présentant de telles possibilités de discrimination. Les formules employées pour alléger le fardeau injuste que la taxe pourrait imposer aux lignes aériennes étaient dénuées de tout fondement légal et ne liaient donc pas le fisc. Il n'était pas nécessaire de décider si une telle formule, en présence d'un texte législatif bien conçu à cette fin, grèverait indûment les entreprises interprovinciales.

Il n'y a pas de présence dans la province qui soit suffisante pour justifier l'imposition de la taxe sur les boissons alcooliques vendues à bord d'aéronefs, que ces ventes aient lieu au cours d'un survol ou à bord d'un vol qui part de la province ou qui y prend fin.

Arrêt: Le second pourvoi d'Air Canada est accueilli en ce qui concerne le remboursement des taxes illégalement perçues à l'égard de ses aéronefs et pièces d'aéronef.

Les juges Lamer, La Forest et L'Heureux-Dubé: Étant que la question de l'applicabilité de la Loi a été tranchée en faveur d'Air Canada dans le premier pourvoi (c'est-à-dire que la Loi ne s'applique pas à elle), il n'y a aucune raison de lui refuser le remboursement. Le fait qu'Air Canada a payé les sommes par suite d'une erreur de droit ne l'empêche pas d'en obtenir le remboursement, tel qu'expliqué dans l'arrêt *Air Canada c. Colombie-Britannique*, [1989] 1 R.C.S. 1161. Les nouvelles questions sont également rejetées pour les raisons données dans cette affaire.

Air Canada cannot recover the money paid by its passengers for the tax on alcoholic beverages. It was simply acting as an agent to collect it under the Act.

Per Beetz J.: The reasons of La Forest J. were agreed with, subject to the qualifications expressed in *Air Canada v. British Columbia*.

Per McIntyre J.: The reasons of La Forest J. were agreed with, subject to the qualifications expressed by Beetz J.

Per Wilson J.: For the reasons given by La Forest J., the *Social Service Tax Act*, R.S.B.C. 1979, c. 388, as a matter of statutory interpretation, does not apply to the respondent airlines' aircraft and parts. The payment made by Air Canada on account of taxes under the Act was accordingly made under a mistake of law. Since moneys paid under a mistake of law should, like moneys paid under a mistake of fact, be recoverable, the respondent airlines' mistake afforded no defence to the province against a claim for recovery of the moneys paid.

The imposition of the tax on the sale of alcoholic beverages to passengers while airborne over British Columbia was unconstitutional since such sales did not take place "within the province". These moneys were not, however, recoverable by the respondent airlines because, although they represented payments made under unconstitutional legislation, the tax was imposed on and paid by the passengers who purchased drinks. The airlines were merely tax collectors, not taxpayers, and could not claim recovery of the money for their own use and benefit.

Cases Cited

By La Forest J.

Referred to: *The Queen in Right of Manitoba v. Air Canada*, [1980] 2 S.C.R. 303; *Northern Telecom Ltd. v. Communications Workers of Canada (No. 1)*, [1980] 1 S.C.R. 115; *Atlantic Smoke Shops, Ltd. v. Conlon*, [1943] A.C. 550; *Cairns Construction Ltd. v. Government of Saskatchewan*, [1960] S.C.R. 619; *Murphy v. Canadian Pacific Railway Co.*, [1958] S.C.R. 626; *Attorney-General for Alberta v. Attorney-General for Canada (Alberta Bank Case)*, [1939] A.C. 117.

Air Canada ne peut obtenir le remboursement des sommes payées par ses passagers en acquittement de la taxe sur les boissons alcooliques. Elle faisait simplement office de percepteur en vertu de la Loi.

Le juge Beetz: Il y a adhésion aux motifs du juge La Forest, sauf en ce qui concerne les réserves exprimées dans l'arrêt *Air Canada c. Colombie-Britannique*.

Le juge McIntyre: Il y a adhésion aux motifs du juge La Forest, sauf en ce qui concerne les réserves exprimées par le juge Beetz.

Le juge Wilson: Pour les raisons données par le juge La Forest, la *Social Service Tax Act*, R.S.B.C. 1979, chap. 388, selon les règles applicables en matière d'interprétation des lois, ne s'applique pas aux aéronefs et aux pièces des lignes aériennes intimées. Le paiement fait par Air Canada en acquittement des taxes imposées sous le régime de la Loi a donc été fait par suite d'une erreur de droit. Puisque les sommes versées par suite d'une erreur de droit devraient être remboursables tout comme les sommes versées par suite d'une erreur de fait, la province ne peut opposer l'erreur commise par les lignes aériennes intimées comme moyen de défense à une demande de remboursement des sommes versées.

L'imposition de la taxe sur la vente de boissons alcooliques aux passagers à bord des aéronefs qui survolent la Colombie-Britannique est inconstitutionnelle puisque ces ventes ne sont pas effectuées «dans les limites de la province». Cependant, les lignes aériennes intimées ne peuvent se faire rembourser ces sommes puisque, même si elles ont été payées en vertu d'un texte législatif inconstitutionnel, la taxe était imposée aux passagers qui achetaient des boissons et acquittée par ceux-ci. Les lignes aériennes n'étaient que des percepteurs de taxe et non des payeurs de taxe, et elles ne pouvaient demander le remboursement des sommes pour leurs propres usage et profit.

Jurisprudence

Citée par le juge La Forest

Arrêts mentionnés: *La Reine du chef du Manitoba c. Air Canada*, [1980] 2 R.C.S. 303; *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada (n° 1)*, [1980] 1 R.C.S. 115; *Atlantic Smoke Shops, Ltd. v. Conlon*, [1943] A.C. 550; *Cairns Construction Ltd. v. Government of Saskatchewan*, [1960] R.C.S. 619; *Murphy v. Canadian Pacific Railway Co.*, [1958] R.C.S. 626; *Attorney-General for Alberta v. Attorney-General for Canada (Affaire des banques albertaines)*, [1939] A.C. 117.

By Wilson J.

Followed: *Air Canada v. British Columbia*, [1989] 1 S.C.R. 1161.

Statutes and Regulations Cited

British Columbia Supreme Court Rules, ss. 10(1)(b), 18(1), (2), (3), (6).
Canadian Charter of Rights and Freedoms, s. 7.
Constitution Act, 1867, s. 92(2).
Gasoline Tax Act, 1948, R.S.B.C. 1960, c. 162.
Social Service Tax Act, R.S.B.C. 1979, c. 388, ss. 1, 2(1), (4), 5.

Authors Cited

Scott, F. R. Comment (1934), 12 *Can. Bar Rev.* 303.

APPEAL from a judgment of the British Columbia Court of Appeal, [1982] B.C.W.L.D. 641, allowing in part an appeal, heard together, from a judgment of Proudfoot J. (with respect to Canadian Pacific Air Lines Ltd. and Pacific Western Airlines Ltd.) and a judgment of Callaghan J. (with respect to Air Canada) as those judgments related to the non-applicability of tax to aircraft and aircraft parts but dismissing the appeal as it related to the inapplicability of the tax to in-flight sales of alcoholic beverages. The airlines' first appeal relating to taxes on the aircraft and parts should be allowed and the province's cross-appeal relating to taxes on in-flight sales of alcoholic beverages should be dismissed.

APPEAL from a judgment of the British Columbia Court of Appeal dismissing an appeal from a judgment of Macdonald J. The second appeal by Air Canada as regards the amount claimed for taxes unlawfully collected in respect of its aircraft and parts should be allowed.

Wendy G. Baker and Peter G. Voith, for the appellants Canadian Pacific Air Lines Ltd. and Pacific Western Airlines Ltd.

D. M. M. Goldie, Q.C., W. S. Martin, C. F. Willms and R. G. Berrow, for the appellant Air Canada.

E. Robert A. Edwards, Q.C., and *Joseph J. Arvay, Q.C.*, for the respondents the province of British Columbia, et al.

Cité par le juge Wilson

Arrêt suivi: *Air Canada c. Colombie-Britannique*, [1989] 1 R.C.S. 1161.

a Lois et règlements cités

British Columbia Supreme Court Rules, art. 10(1)(b), 18(1), (2), (3), (6).
Charte canadienne des droits et libertés, art. 7.
Gasoline Tax Act, 1948, R.S.B.C. 1960, chap. 162.
b *Loi constitutionnelle de 1867*, art. 92(2).
Social Service Tax Act, R.S.B.C. 1979, chap. 388, art. 1, 2(1), (4), 5.

Doctrines citées

c Scott, F. R. Comment (1934), 12 *R. du B. can.* 303.

POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique, [1982] B.C.W.L.D. 641, qui a accueilli en partie des appels, entendus ensemble, interjetés contre un jugement du juge Proudfoot (relativement à Lignes aériennes Canadien Pacifique Ltée et Pacific Western Airlines Ltd.) et un jugement du juge Callaghan (relativement à Air Canada), dans la mesure où ces jugements se rapportaient à l'inapplicabilité de la taxe aux aéronefs et aux pièces d'aéronef, mais qui a rejeté les appels dans la mesure où ils se rapportaient à l'inapplicabilité de la taxe aux boissons alcooliques vendues à bord d'aéronefs. Le premier pourvoi des lignes aériennes se rapportant aux taxes sur les aéronefs et sur les pièces est accueilli et le pourvoi incident de la province relativement aux taxes sur les boissons alcooliques vendues à bord d'aéronefs est rejeté.

POURVOI contre un arrêt de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique qui a rejeté l'appel d'un jugement du juge Macdonald. Le second pourvoi d'Air Canada relativement au remboursement des taxes illégalement perçues à l'égard de ses aéronefs et pièces est accueilli.

Wendy G. Baker et Peter G. Voith, pour les appelantes Lignes aériennes Canadien Pacifique Ltée et Pacific Western Airlines Ltd.

D. M. M. Goldie, c.r., W. S. Martin, C. F. Willms et R. G. Berrow, pour l'appelante Air Canada.

E. Robert A. Edwards, c.r., et *Joseph J. Arvay, c.r.*, pour les intimés la province de la Colombie-Britannique, et autre.

Elizabeth Goldberg and Gerry Sholtack, for the intervener the Attorney General for Ontario.

Michel Jolin, for the intervener the Attorney General of Quebec.

Reinhold M. Endres, for the intervener the Attorney General of Nova Scotia.

Richard P. Burns, for the intervener the Attorney General for New Brunswick.

Dirk Blevins and Stewart J. Pierce, for the intervener the Attorney General of Manitoba.

Robert G. Richards, for the intervener the Attorney General for Saskatchewan.

Howard Kushner, for the intervener the Attorney General for Alberta.

F. Greig Crockett, for the intervener the Attorney General of Newfoundland.

D'Arcy McCaffrey, Q.C., and *Joe E. Hershfield*, for the intervener the Canadian National Railway Company.

The following are the reasons delivered by

BEETZ J.—Subject to what I have written in the appeals and cross-appeal relating to the *Gasoline Tax Act* of British Columbia, I agree with the reasons of my brother, La Forest J., as well as with his proposed disposition of these appeals.

The following are the reasons delivered by

MCINTYRE J.—I agree with the reasons for judgment of my brother, La Forest J., subject to the qualifications expressed by my brother, Beetz J., which I would adopt.

The judgment of Lamer, La Forest and L'Heureux-Dubé JJ. was delivered by

LA FOREST J.—The cases considered in this judgment form part of a trilogy of appeals heard at the same time in which the airlines, Canadian Pacific, Pacific Western and Air Canada, raise numerous issues regarding the application and constitutionality of two taxing statutes of British

Elizabeth Goldberg et Gerry Sholtack, pour l'intervenant le procureur général de l'Ontario.

Michel Jolin, pour l'intervenant le procureur général du Québec.

Reinhold M. Endres, pour l'intervenant le procureur général de la Nouvelle-Écosse.

Richard P. Burns, pour l'intervenant le procureur général du Nouveau-Brunswick.

Dirk Blevins et Stewart J. Pierce, pour l'intervenant le procureur général du Manitoba.

Robert G. Richards, pour l'intervenant le procureur général de la Saskatchewan.

Howard Kushner, pour l'intervenant le procureur général de l'Alberta.

F. Greig Crockett, pour l'intervenant le procureur général de Terre-Neuve.

D'Arcy McCaffrey, c.r., et *Joe E. Hershfield*, pour l'intervenante la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Version française des motifs rendus par

LE JUGE BEETZ—Sous réserve de ce que j'ai écrit dans le cadre des pourvois principaux et du pourvoi incident formés relativement à la *Gasoline Tax Act* de la Colombie-Britannique, je souscris aux motifs de mon collègue le juge La Forest et j'approuve aussi la façon dont il propose de trancher ces pourvois.

Version française des motifs rendus par

LE JUGE MCINTYRE—Je suis d'accord avec les motifs de jugement de mon collègue le juge La Forest, sauf en ce qui concerne les réserves exprimées par mon collègue le juge Beetz, que je suis d'avis d'adopter.

Version française du jugement des juges Lamer, La Forest et L'Heureux-Dubé rendu par

LE JUGE LA FOREST—Les affaires sur lesquelles portent les présents motifs font partie d'une trilogie de pourvois, entendus en même temps, dans lesquels les lignes aériennes Canadien Pacifique, Pacific Western et Air Canada soulèvent de nombreuses questions concernant l'application et

Columbia, the *Social Service Tax Act*, R.S.B.C. 1979, c. 388, and the *Gasoline Tax Act, 1948*, R.S.B.C. 1960, c. 162. This judgment deals with the appeals regarding the *Social Service Tax Act*. A first set of appeals involving all three airlines (which for convenience, I shall refer to as the first appeal) raises the questions whether that Act, on its true construction applies, or can constitutionally apply,

- (a) to the respondent airlines' aircraft, engines, components, parts, equipment and rotatable spares (hereafter compendiously referred to as "aircraft and parts") when used on flights that originate from, terminate in or connect two points in the province, and
- (b) to sales by the airlines of alcoholic beverages which are served to passengers on such flights after the aircraft is airborne and has achieved cruising speed.

The second appeal is by Air Canada alone. In addition to raising supplementary arguments relating to the first of the above questions, Air Canada seeks to recover the taxes paid. This raises the further question whether, assuming the taxes were wrongly collected, they can be recovered by Air Canada. The latter question raises two issues: whether taxes paid under a mistake of law are recoverable, and whether Air Canada may recover the taxes on the alcoholic beverages on behalf of the passengers. All of these additional questions (except the issue concerning the recovery of the taxes on alcoholic beverages) were also raised in the appeal concerning the *Gasoline Tax Act* (the third appeal) where they were more directly addressed, and I shall, therefore, deal with them in the judgment on that appeal, which is issued contemporaneously with this judgment.

la constitutionnalité de deux lois fiscales de la Colombie-Britannique, savoir la *Social Service Tax Act*, R.S.B.C. 1979, chap. 388, et la *Gasoline Tax Act, 1948*, R.S.B.C. 1960, chap. 162. Ce sont les pourvois relatifs à la *Social Service Tax Act* qui font l'objet du présent jugement. Dans un premier ensemble de pourvois mettant en cause chacune des trois lignes aériennes (que j'appelle, pour des raisons de commodité, le premier pourvoi), les questions en litige sont de savoir si, selon son sens véritable, cette loi s'applique ou peut constitutionnellement s'appliquer

- a) aux aéronefs, aux moteurs, aux composantes, aux pièces, au matériel et aux pièces de rechange durables (ci-après appelés par souci de concision «des aéronefs et les pièces») des lignes aériennes intimées lorsqu'ils sont utilisés pour des vols partant de la province, prenant fin dans la province ou reliant deux endroits dans la province, et
- b) à la vente par les lignes aériennes de boissons alcooliques servies aux passagers à bord ce ces vols après que l'aéronef a décollé et qu'il a atteint sa vitesse de croisière.

Le deuxième pourvoi a été formé par Air Canada seulement. En plus d'avancer des arguments supplémentaires concernant la première des questions susmentionnées, Air Canada demande le remboursement des taxes qu'elle a payées. Cela soulève la question additionnelle de savoir si, à supposer que les taxes aient été illégalement perçues, elles sont susceptibles de recouvrement par Air Canada. De cette dernière question découlent deux autres: celle de savoir si des taxes acquittées par suite d'une erreur de droit sont recouvrables et celle de savoir si Air Canada peut recouvrer au nom de ses passagers les taxes sur les boissons alcooliques. Chacune de ces questions supplémentaires (sauf celle concernant le recouvrement des taxes sur les boissons alcooliques) est également soulevée dans le pourvoi sur la *Gasoline Tax Act* (le troisième pourvoi), où elles sont abordées plus directement. Cela étant, je traiterai ces questions dans le jugement portant sur ce pourvoi, qui est rendu en même temps que les présents motifs.

Background

In general terms, the *Social Service Tax Act* (of which a counterpart exists in most of the provinces) imposes a tax on a person who purchases tangible personal property at a retail sale in the province for his own consumption or use. The tax is based on a percentage of the purchase price. A similar tax is imposed on a person who brings such property in the province for his consumption or use. In the case of the airlines' aircraft and parts brought into the province, the tax, by virtue of administrative formulae not provided by statute, is applied only in respect of flights originating from, terminating in, or connecting two points in the province. According to the formulae, the tax is calculated on the percentage of miles travelled by the aircraft in provincial airspace to the total miles travelled.

More specifically, s. 2(1) imposes the tax in the usual case to which the Act applies, a purchase in the province. It reads:

2. (1) A purchaser shall pay to Her Majesty in right of the Province at the time of making the purchase a tax at the rate of 4% of the purchase price of the property purchased.

Section 1 defines "purchaser" and "retail sale" in a manner that makes it clear that the taxpayer is (minor additions apart) a purchaser who purchases tangible personal property at a retail sale in the province for his own use or consumption. These provisions read:

1. ...

"purchaser" means a person who acquires tangible personal property at a sale in the Province for his own consumption or use, or for the consumption or use by other persons at his expense, or on behalf of, or as the agent for, a principal who desires to acquire such property for consumption or use by that principal or other persons at his expense, and includes a promotional distributor to the extent that the purchase price of the tangible personal property provided by way of promotional distribution exceeds the amount of the

Historique

D'une manière générale, la *Social Service Tax Act* (dont l'équivalent existe dans la plupart des provinces) assujettit à une taxe quiconque achète au détail dans la province un bien meuble tangible pour sa consommation ou son usage personnels. La taxe est basée sur un pourcentage du prix d'achat. Est frappée d'une taxe semblable toute personne qui apporte de tels biens dans la province pour sa consommation ou son usage personnels. Dans le cas des aéronefs et des pièces apportés dans la province par les lignes aériennes, la taxe, en raison de formules administratives non prévues dans la loi, ne s'applique qu'aux vols partant de la province, prenant fin dans la province ou reliant deux endroits dans la province. Suivant ces formules, la taxe se calcule selon le pourcentage que représente le nombre de milles parcourus par l'aéronef dans l'espace aérien provincial par rapport au millage total.

Plus précisément, le par. 2(1) impose la taxe dans le cas où s'applique normalement la Loi, c'est-à-dire dans celui d'un achat fait dans la province. En voici le texte:

[TRADUCTION] 2. (1) Tout acheteur est tenu de verser à Sa Majesté du chef de la province au moment de l'achat une taxe de 4 % du prix d'achat du bien acheté.

L'article 1 donne aux termes [TRADUCTION] «acheteur» et [TRADUCTION] «vente au détail» des définitions qui révèlent clairement que le contribuable (à quelques exceptions mineures près) est une personne qui achète au détail dans la province des biens meubles tangibles pour son usage ou sa consommation personnels. Les définitions en question sont ainsi conçues:

[TRADUCTION] 1. ...

«acheteur» désigne une personne qui, à une vente dans la province, se porte acquéreur de biens meubles tangibles destinés à sa consommation ou à son usage personnels ou à la consommation ou à l'usage d'autrui à ses dépens, ou pour le compte ou en tant que mandataire d'un mandant qui désire acquérir ce bien pour sa consommation ou son usage personnels ou pour la consommation ou l'usage d'autrui à ses dépens; ce terme comprend un distributeur publicitaire dans la mesure où le prix d'achat du bien meuble

payment specifically made for it by the person to whom the tangible personal property is so provided;

“retail sale” means a sale to a purchaser for purposes of consumption or use and not for resale;

Section 5 makes provision for collecting the tax through the seller, who is deemed to be an agent of the Minister for the purpose.

Rounding out the scheme is s. 2(4) which imposes a similar tax on persons who reside or carry on business in the province who acquire tangible personal property outside the province. Section 2(4) imposes the tax on any such person who brings into, or receives in the province, any such property acquired by him for value for his own consumption or use. It reads as follows:

2. ...

(4) A person residing or ordinarily resident or carrying on business in the Province who brings or sends into the Province or who receives delivery in the Province of tangible personal property for his own consumption or use, or for the consumption or use of other persons at his expense, or on behalf of, or as the agent for, a principal who desires to acquire such property for the consumption or use by that principal or other persons at his expense, shall immediately report the matter in writing to the commissioner and supply to him all pertinent information as required by him in respect of the consumption or use of the property, and furthermore, at the same time, shall pay to Her Majesty in right of the Province a tax at the rate of 4% of the purchase price of the tangible personal property.

Each airline, while disputing its liability, has paid the tax imposed under s. 2(4) on the basis of a formula as above described. Such formula is prepared pursuant to the following administrative instruction which, as noted, has no statutory base:

Aircraft which, in the opinion of the Commissioner, normally enter into interprovincial or foreign trade are subject to the tax under the Act on the basis of the percentage of miles travelled in the Province to total miles travelled.

tangible fourni à titre publicitaire dépasse le prix qu'a payé pour ce bien la personne à laquelle il a été fourni;

«vente au détail» désigne une vente effectuée à un acheteur à des fins de consommation ou d'usage et non pour la revente;

L'article 5 prescrit la perception de la taxe par le vendeur, lequel est réputé à cette fin être un mandataire du Ministre.

Le régime est complété par le par. 2(4) qui impose une taxe semblable aux personnes résidant ou faisant affaires dans la province qui se portent acquéreurs de biens meubles tangibles à l'extérieur de la province. Le paragraphe 2(4) impose la taxe à quiconque apporte ou reçoit dans la province de tels biens acquis par lui, moyennant une contrepartie, pour sa consommation ou son usage personnels. En voici le texte:

[TRADUCTION] 2. ...

(4) Une personne qui réside, réside ordinairement ou fait affaires dans la province et qui apporte ou envoie dans la province ou qui y reçoit un bien meuble tangible destiné à sa consommation ou à son usage personnels ou à la consommation ou à l'usage d'autrui à ses dépens, ou pour le compte ou en tant que mandataire d'un mandant qui désire acquérir ce bien pour sa consommation ou son usage personnels ou pour la consommation ou l'usage d'autrui à ses dépens, doit en informer le commissaire par écrit sur-le-champ et lui faire tenir tous les renseignements pertinents dont il peut avoir besoin relativement à la consommation ou à l'usage du bien; de plus, elle doit verser à Sa Majesté du chef de la province une taxe de 4 % du prix d'achat du bien meuble tangible.

Chacune des lignes aériennes, tout en contestant son assujettissement à la taxe imposée en vertu du par. 2(4), l'a tout de même acquittée selon une formule du genre déjà décrit. Cette formule s'établit conformément aux directives administratives suivantes qui, je le répète, n'ont aucun fondement légal:

[TRADUCTION] Les aéronefs qui, de l'avis du commissaire, sont normalement employés dans le commerce interprovincial ou international sont assujettis à la taxe prévue par la Loi, celle-ci étant calculée selon le pourcentage que représente le nombre de milles parcourus dans la province par rapport au millage total.

The formulae, which were negotiated with the airlines, are not the same for each airline. That for Canadian Pacific Air Lines Ltd., according to its petition, is as follows:

$$\frac{C}{M} \times B \times R = T$$

C – Average cost of all aircraft, parts, etc.
 M – Total miles travelled by all aircraft during their estimated lives;
 B – Total miles travelled by all aircraft in airspace over British Columbia;
 R – Rate of tax;
 T – Tax payable.

That for Air Canada and Pacific Western Airlines Ltd., on the other hand, reads:

$$\text{TAX} = \frac{\text{Cost of aircraft parts, etc.}}{5 \text{ years}} \times \frac{\text{B.C. Miles}}{\text{total miles}} \times \text{Rate of Tax}$$

The flights in respect of which the airlines' aircraft and parts were taxed, as the airlines were careful to underline, form part of a more comprehensive international and interprovincial service. The three airlines provide scheduled and chartered air transportation services within Canada and to points outside Canada. All aircraft used by them in their operation are purchased outside British Columbia. From time to time they also purchase outside British Columbia engines, components, parts, equipment and other tangible property for repairs and overhaul of the aircraft and for equipping the aircraft for their use in the airline operation.

None of the aircraft is used exclusively in airspace over British Columbia. All are used wherever required to meet the operational needs of the airlines. They are in constant use and remain on the ground only for maintenance and repairs, to

Les formules ont été négociées avec les lignes aériennes et ne sont pas les mêmes dans chaque cas. D'après la requête de Canadien Pacifique Ltée, celle qui s'applique dans son cas est la suivante:

$$\frac{C}{M} \times B \times R = T$$

C – Coût moyen de tous les aéronefs, de toutes les pièces, etc.;
 M – Total des milles parcourus par tous les aéronefs au cours de leur vie estimée;
 B – Total des milles parcourus par tous les aéronefs dans l'espace aérien au-dessus de la Colombie-Britannique;
 R – Taux de la taxe;
 T – Taxe due.

La formule applicable à Air Canada et à Pacific Western Airlines Ltd., par contre, est la suivante:

$$\text{TAXE} = \frac{\text{Coût des pièces d'aéronef, etc.}}{5 \text{ ans}} \times \frac{\text{Milles en C.-B.}}{\text{Millage total}} \times \frac{\text{Taux de la taxe}}$$

Les vols relativement auxquels les aéronefs et les pièces d'aéronef des lignes aériennes ont été taxés, ainsi que les lignes aériennes ont pris soin de le souligner, font partie d'un service international et interprovincial de plus grande envergure. Les trois lignes aériennes fournissent au Canada et en dehors du Canada des services de transport aérien comprenant des vols réguliers et des vols nolisés. Tous les aéronefs dont elles se servent dans leurs opérations sont achetés à l'extérieur de la Colombie-Britannique. Il arrive à l'occasion qu'elles achètent également à l'extérieur de la Colombie-Britannique des moteurs, des composantes, des pièces, du matériel et d'autres biens tangibles destinés à la réparation et à la remise en état des aéronefs et à l'équipement de ceux-ci en vue de leur utilisation dans les opérations des lignes aériennes.

Aucun des aéronefs en question n'est utilisé exclusivement dans l'espace aérien au-dessus de la Colombie-Britannique. Ils sont tous employés là où ils sont requis pour répondre aux besoins de l'entreprise des lignes aériennes. Constamment en service, les aéronefs ne restent au sol que pour l'entre-

load and unload passengers and cargo, to refuel or restock, or to comply with published schedules.

The first major issue, we saw, relates to the application of s. 2(4) to the aircraft and parts. The second concerns the tax imposed under s. 2(1) on the purchase of alcoholic beverages sold by the airlines to passengers for consumption after the aircraft reaches a cruising altitude and before it lands.

Judicial History

The initial step in these proceedings was taken by Canadian Pacific Air Lines Ltd. on April 28, 1981. It issued a petition pursuant to Rule 10(1)(b) of the *British Columbia Supreme Court Rules* which provides for the making of an originating application to the court when the sole or principal issue is one of construction of an enactment or other document. On February 2, 1982, Pacific Western Airlines Ltd. issued a similar petition. Both sought the same relief, i.e., a declaration that the Act on its proper construction did not apply (a) to aircraft and parts purchased outside British Columbia and used in the airlines' flight operation, or (b) to the sale by the airlines of alcoholic beverages aboard aircraft while they are in the airspace over British Columbia.

The two petitions were heard together by Proudfoot J. on February 15, 1982 ([1982] B.C.W.L.D. 641). Proudfoot J. granted the declarations sought by the petitioners. In her view, the cases were governed by *The Queen in Right of Manitoba v. Air Canada*, [1980] 2 S.C.R. 303. That case was similar to the present except that it was concerned with through-flights over Manitoba and stopovers during flights through Manitoba. In one respect, Proudfoot J. observed, the province's case was stronger than those before her in that there the formula for the tax on airlines was spelled out in the Act. At all events, she saw no reason why the rationale of that case would not extend to flights that originate or terminate in the province or connect two points in the province. As in that case,

tien et les réparations, pour l'embarquement et le débarquement de passagers et de cargaison, pour l'avitaillement ou le réapprovisionnement ou pour respecter les horaires publiés.

La première question importante, comme nous l'avons vu, se rapporte à l'application du par. 2(4) aux aéronefs et aux pièces. La seconde concerne la taxe imposée, en vertu du par. 2(1), sur les boissons alcooliques vendues aux passagers par les lignes aériennes après que l'aéronef ait atteint l'altitude de croisière et avant l'atterrissage.

Historique des procédures judiciaires

La démarche initiale dans ces procédures a été faite par Lignes aériennes Canadien Pacifique Ltée le 28 avril 1981. Elle a alors soumis une requête en vertu de l'al. 10(1)b) des *Supreme Court Rules* de la Colombie-Britannique, qui autorise à présenter à ladite cour une demande introductive d'instance lorsque l'unique ou la principale question en litige est celle de l'interprétation d'un texte législatif ou d'un autre document. Le 2 février 1982, Pacific Western Airlines Ltd. a déposé une requête semblable. L'une et l'autre requêtes visaient à obtenir le même redressement, savoir un jugement déclarant que, selon son sens véritable, la Loi en cause ne s'appliquait pas a) aux aéronefs et aux pièces achetés à l'extérieur de la Colombie-Britannique et utilisés dans les activités de transport aérien exercées par les lignes aériennes, ni b) à la vente de boissons alcooliques par les lignes aériennes à bord d'aéronefs lorsque ceux-ci survolent la Colombie-Britannique.

Les deux requêtes ont été entendues ensemble par le juge Proudfoot le 15 février 1982 ([1982] B.C.W.L.D. 641). Le juge Proudfoot a rendu le jugement déclaratoire sollicité par les requérantes. À son avis, les affaires dont elle était saisie étaient régies par l'arrêt *La Reine du chef du Manitoba c. Air Canada*, [1980] 2 R.C.S. 303. Cette affaire ressemble à la présente, sauf qu'il y était question de vols directs au-dessus du Manitoba et d'escales faites au cours de vols traversant le Manitoba. Dans un sens, a signalé le juge Proudfoot, la preuve soumise par la province était plus convaincante dans cette affaire qu'elle ne l'était dans celles dont elle se trouvait saisie parce que la formule permettant de calculer la taxe à laquelle les lignes aériennes étaient assujetties figurait dans

the aircraft was in the airspace and not in the province, and consequently neither the aircraft and parts nor the liquor attracted the tax.

Some time before these petitions were heard, Air Canada, on May 1, 1981, had commenced an action by writ of summons. It claimed that the Act did not apply to Air Canada and was *ultra vires* the province. In its statement of claim, Air Canada did not restrict its claim for relief to a declaration regarding the applicability and constitutional validity of the tax in relation to its operation, but also sought, among other relief, repayment of the tax collected since 1974.

On July 14, 1982, after Proudfoot J. had declared that Canadian Pacific Air Lines Ltd. and Pacific Western Airlines Ltd. were not subject to tax under the Act, Air Canada made an application pursuant to Rule 18(1) of the *British Columbia Supreme Court Rules* for declarations that on its true construction the Act did not apply to Air Canada's aircraft and parts purchased outside British Columbia and used in the flight operation of its airline business or to the sale of alcoholic beverages aboard its aircraft while in the airspace over British Columbia. In short, it applied for precisely the same relief as that granted to Canadian Pacific Air Lines Ltd. and Pacific Western Airlines Ltd. alleging that there was no fact which would constitute a defence to the claim of Air Canada in that respect. It did not at that time seek the additional relief set forth in its statement of claim, wishing no doubt to tailor that part of its demand for summary judgment to take advantage of the decision of Proudfoot J. Rule 18 reads as follows:

la loi en cause. Quoi qu'il en soit, elle ne voyait aucune raison pour laquelle la solution adoptée dans cette affaire ne s'appliquerait pas aussi aux vols partant de la province, prenant fin dans la province ou reliant deux endroits dans la province. Tout comme dans cette affaire, les aéronefs se trouvaient dans l'espace aérien et non pas dans la province, de sorte que ni les aéronefs et les pièces ni les boissons alcooliques n'étaient soumis à la taxe.

Le 1^{er} mai 1981, bien avant que les requêtes susmentionnées n'aient été entendues, Air Canada a engagé une action par voie de bref d'assignation. Air Canada prétendait que la Loi ne s'appliquait pas à elle et qu'elle excédait la compétence de la province. Dans sa déclaration, Air Canada a non seulement demandé un jugement déclaratoire concernant l'applicabilité et la constitutionnalité de la taxe dans le cas de ses opérations, mais elle a en outre demandé, entre autres redressements, le remboursement des sommes perçues en acquittement de la taxe depuis 1974.

Le 14 juillet 1982, après que le juge Proudfoot eut déclaré que Canadien Pacifique Ltée et Pacific Western Airlines Ltd. n'étaient pas assujetties à la taxe imposée par la Loi, Air Canada a présenté en vertu du par. 18(1) des *Supreme Court Rules* de la Colombie-Britannique une demande visant à faire déclarer que, selon son sens véritable, la Loi ne s'appliquait pas aux aéronefs ni aux pièces qu'Air Canada avait achetées en dehors de la Colombie-Britannique et qu'elle utilisait dans ses activités de transport aérien, ni à la vente de boissons alcooliques à bord de ses aéronefs lorsque ceux-ci survolent la Colombie-Britannique. En bref, Air Canada a demandé précisément le même redressement que celui accordé à Canadien Pacifique Ltée et à Pacific Western Airlines Ltd., en alléguant qu'il n'existait aucun fait qui constituerait un moyen de défense opposable à sa réclamation à cet égard. Elle n'a pas à l'époque sollicité le redressement supplémentaire énoncé dans sa déclaration, car elle désirait sans doute adapter sa demande de jugement sommaire de manière à tirer profit de la décision du juge Proudfoot. L'article 18 est ainsi conçu:

Summary Judgment in an action

(1) In an action in which an appearance has been entered, the plaintiff, on the ground that there is no defence to the whole or part of a claim, or no defence except as to amount, may apply to the Court for judgment on an affidavit setting out the facts verifying the claim or part of the claim and stating that the deponent knows of no fact which would constitute a defence to the claim or part of the claim except as to amount.

(2) On the hearing of an application under subrule (1) the Court may exercise any of its powers under Rule 52(8) and may

(a) grant judgment for the plaintiff on the whole or part of the claim and may impose terms on the plaintiff, including a stay of execution of any judgment, until the determination of the defendant's counterclaim or third party proceeding,

(b) allow the defendant to defend the whole or part of the claim either unconditionally or on terms relating to the giving of security, time, the mode of trial or otherwise, and may give directions pursuant to Rules 40(41) and (42) for the hearing of evidence at trial

(e) grant any other order it thinks just.

(3) Where a plaintiff obtains judgment under subrule (2), he may continue the action in respect of any remaining part of the claim, any other claim or against any other defendant.

(6) In an action in which an appearance has been entered, the defendant, on the ground there is no merit in the whole or part of the claim, may apply to the Court for judgment on an affidavit setting out the facts verifying the defendant's contention that there is no merit in the whole or part of the claim and stating that the deponent knows of no facts which would substantiate the whole or part of the claim.

On August 11, 1982, Callaghan J. granted the declarations sought by Air Canada. According to

[TRADUCTION] Jugement sommaire dans une action

(1) Dans une action où il y a eu comparution du défendeur, le demandeur peut, pour le motif qu'il n'existe aucun moyen de défense pouvant être invoqué à l'encontre de la demande ou d'une partie de celle-ci, ou qu'il n'existe aucun moyen de défense, si ce n'est quant à la somme réclamée, solliciter auprès de la Cour un jugement fondé sur un affidavit qui expose les faits établissant le bien-fondé de la demande ou d'une partie de celle-ci et qui porte que le déposant ne connaît aucun fait qui constituerait un moyen de défense opposable à la demande ou à une partie de celle-ci, sauf en ce qui concerne la somme réclamée.

(2) À l'audition d'une demande présentée en vertu du paragraphe (1), la cour peut exercer les pouvoirs que lui confère le paragraphe 52(8) des présentes règles et elle peut

a) rendre jugement en faveur du demandeur relativement à la totalité ou à une partie de sa demande et imposer au demandeur certaines conditions, y compris le sursis à l'exécution de tout jugement, en attendant une décision sur la demande reconventionnelle du défendeur ou relativement aux procédures de mise en cause,

b) autoriser le défendeur à contester la totalité ou une partie de la demande sans lui imposer de conditions, ou en lui fixant des conditions relativement à la fourniture d'une garantie, au délai ou au mode d'instruction notamment, et donner en vertu des paragraphes 40(41) et (42) des présentes règles des directives concernant l'audition de la preuve à l'audience

e) rendre toute autre ordonnance qu'elle estime juste.

(3) Lorsqu'un demandeur obtient un jugement visé au paragraphe (2), il peut continuer l'action relativement à toute partie de sa demande qui reste à trancher, relativement à toute autre demande ou contre tout autre défendeur.

(6) Dans une action au cours de laquelle il y a eu comparution du défendeur, celui-ci peut, pour le motif que la demande ou une partie de celle-ci est sans fondement, solliciter auprès de la cour un jugement fondé sur un affidavit qui expose les faits établissant son affirmation que la demande est entièrement ou partiellement sans fondement et portant que le déposant ne connaît aucun fait qui établirait le bien-fondé de la demande ou d'une partie de celle-ci.

Le 11 août 1982, le juge Callaghan a rendu le jugement déclaratoire demandé par Air Canada.

the information before us, he simply applied to Air Canada the decision of Proudfoot J. in the Canadian Pacific Air Lines Ltd. and Pacific Western Airlines Ltd. cases.

The province then appealed to the British Columbia Court of Appeal from the decisions of Proudfoot J. on the Canadian Pacific Air Lines Ltd. and Pacific Western Airlines Ltd. petitions, and of Callaghan J. on the Air Canada summary judgment application. The appeals were heard together and were allowed in part. The declaration relating to the tax on the aircraft and parts was set aside, thus making the airlines liable for the tax on these items. The declaration relating to the liquor, however, was upheld.

In holding that the tax applied to the aircraft and parts, Macfarlane J.A., Seaton and Anderson J.J.A. concurring (1983), 46 B.C.L.R. 213, made a distinction between overflights and momentary stopovers, which were in issue in *The Queen in Right of Manitoba v. Air Canada, supra*, and flights originating or terminating in the province or beginning and ending there. In the latter case, there was in his view a sufficiently substantial connection to satisfy the constitutional requirement in s. 92(2), *Constitution Act, 1867*, that the taxed subject must be "within the province" before it can be taxed. Once it was decided that there was a sufficient connection to attract the tax, there was no objection to the province measuring the amount of the tax on the basis of miles travelled in the airspace over the province as compared to total miles travelled by the aircraft. The Act, he noted, did not specify the extent of the use, so it need not be any particular degree or type of use. In strict terms, he stated, if an aircraft lands, proceeds to the terminal, loads and unloads, and performs maintenance, the airline is using the aircraft in the province. Macfarlane J.A. also briefly rejected the argument that the tax was legislation in relation to a federal undertaking on the ground that the tax did not represent a colourable attempt to regulate aeronautics. The sole issue, he thought, was simply

D'après les renseignements dont dispose cette Cour, il a simplement appliqué à Air Canada la décision rendue par le juge Proudfoot dans les affaires Canadien Pacifique Ltée et Pacific Western Airlines Ltd.

La province a alors porté en appel devant la Cour d'appel de la Colombie-Britannique les décisions du juge Proudfoot relativement aux requêtes de Canadien Pacifique Ltée et de Pacific Western Airlines Ltd. et celle du juge Callaghan relativement à la demande de jugement sommaire d'Air Canada. Ces appels ont été entendus ensemble et ont été accueillis en partie. La partie du jugement déclaratoire qui portait sur la taxe frappant les aéronefs et les pièces a été annulée, ce qui a eu pour conséquence que les lignes aériennes étaient tenues au paiement de cette taxe. Le jugement déclaratoire a toutefois été maintenu dans la mesure où il portait sur les boissons alcooliques.

En statuant que les aéronefs et les pièces étaient assujettis à la taxe, le juge Macfarlane, à l'avis duquel les juges Seaton et Anderson ont souscrit (1983), 46 B.C.L.R. 213, a fait une distinction entre les vols sans escale et les vols avec des escales de courte durée d'une part, ce dont il était question dans l'affaire *La Reine du chef du Manitoba c. Air Canada*, précitée, et les vols partant de la province ou y prenant fin. Dans ce dernier cas, il existait, selon lui, un lien suffisant pour satisfaire à l'exigence, posée au par. 92(2) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, qu'un bien se trouve «dans les limites de la province», sans quoi il n'est pas imposable. Du moment que l'on concluait à l'existence d'un lien suffisant pour que la taxe s'applique, rien ne s'opposait à ce que la province calcule le montant de la taxe selon les milles parcourus dans l'espace aérien au-dessus de son territoire par rapport au nombre total de milles parcourus par l'aéronef. La Loi, a-t-il noté, ne spécifiait pas l'étendue de l'utilisation, si bien qu'il n'était pas nécessaire d'avoir un degré ou un type particuliers d'utilisation. À strictement parler, d'après lui, si un aéronef atterrit, se rend à l'aérogare, est chargé et déchargé et subit des travaux d'entretien, la ligne aérienne se trouve à l'utiliser dans la province. Le juge Macfarlane a en outre brièvement rejeté l'argument suivant lequel la taxe constituait

one of *situs*. Similarly, he found it irrelevant that the amount of the tax was measured in terms of airspace. The issue was whether the aircraft had sufficient presence in the province to attract the tax. On the other hand, the presence of an aircraft in the airspace over British Columbia did not create a sufficiently substantial presence in the province to make liquor sales in the airspace subject to the tax. There was no real distinction between such sales on overflights and on those that originate or terminate in British Columbia.

The three airlines then applied for and were granted leave to appeal to this Court. The province cross-appealed in respect of the Court of Appeal's decision regarding the tax on alcoholic beverages. This is the first appeal.

Air Canada then proceeded to trial in its action, (which ultimately culminated in the second appeal) in which, as noted earlier, it sought not only declarations as to the applicability and constitutionality of the Act but other relief including recovery of the amounts it had paid in taxes between July 14, 1976 and February 1, 1978, namely \$903,424.57 in respect of the tax on aircraft and parts, and \$90,279.52 in respect of the tax on liquor. As to this additional relief, I should note that the province in this Court argued that taxes voluntarily paid to the Crown are irrecoverable by the taxpayer as having been paid under a mistake of law.

At the start of the trial, the province brought a motion under Rule 18(6) of the rules of court, set out above, for a summary dismissal of the action. Rule 18(6), it will be recalled, provides for dismissal, on application, of an action where there is no

une mesure législative relative à une entreprise fédérale, pour le motif que la taxe ne représentait pas une tentative déguisée de réglementer l'aéronautique. La seule question, a-t-il estimé, était celle du *situs*. De même, il a jugé sans pertinence le fait que le montant de la taxe était calculé en fonction de l'espace aérien. La question qui se posait était de savoir si l'aéronef était suffisamment présent dans la province pour être assujéti à la taxe. D'un autre côté, la présence d'un aéronef dans l'espace aérien au-dessus de la Colombie-Britannique ne constituait pas une présence dans la province suffisante pour que les boissons alcooliques vendues dans l'espace aérien soient assujétiées à la taxe. Il n'y avait pas de différence réelle entre de telles ventes faites à bord d'appareils qui survolaient la Colombie-Britannique sans y faire escale et celles faites à bord de vols partant de cette province ou y prenant fin.

Les trois lignes aériennes ont ensuite demandé et obtenu l'autorisation de se pourvoir devant cette Cour. La province a formé un pourvoi incident contre l'arrêt de la Cour d'appel relativement à la taxe sur les boissons alcooliques. Il s'agit du premier pourvoi.

Puis Air Canada est allée de l'avant avec son action (qui a abouti au deuxième pourvoi) dans laquelle, ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, elle demandait non seulement un jugement déclaratoire concernant l'applicabilité et la constitutionnalité de la Loi, mais aussi d'autres redressements dont le remboursement des taxes qu'elle avait payées entre le 14 juillet 1976 et le 1^{er} février 1978, savoir la somme de 903 424,57 \$ dans le cas de la taxe sur les aéronefs et les pièces, et celle de 90 279,52 \$ dans le cas de la taxe sur les boissons alcooliques. Pour ce qui est de ce redressement supplémentaire, je tiens à préciser qu'en cette Cour la province a fait valoir qu'un contribuable ne peut se faire rembourser les taxes volontairement payées à la Couronne par suite d'une erreur de droit.

Au début du procès, la province a présenté, en vertu du par. 18(6) des *Supreme Court Rules*, reproduit plus-haut, une requête en rejet sommaire de l'action. Le paragraphe 18(6), rappelons-le, prévoit le rejet d'une action, sur demande à cette

merit in the whole or part of the claim. The province argued that it was entitled to summary judgment on the basis that the issues raised by Air Canada were *res judicata*.

Macdonald J. dismissed the province's motion. He, however, rejected Air Canada's argument that because the original application was an application for summary judgment, the effect of the dismissal of that application was to leave the parties in the same position as before the motion was brought so the trial should proceed as though no motion was ever brought. He also rejected the argument that this Court had, by granting a postponement of the time for filing the notice of appeal, said that Air Canada was entitled to a trial. He nonetheless dismissed the motion. In his view, he should hear the evidence. He observed that in *Northern Telecom Ltd. v. Communications Workers of Canada (No. 1)*, [1980] 1 S.C.R. 115, this Court had declined to answer a constitutional issue because it lacked the necessary facts. Such a result was to be avoided. Otherwise, the appeal to this Court could be inconclusive or lead to further litigation. The facts the airlines could establish, he asserted, might convince him that he was not bound by the decision of Macfarlane J.A. The decision of this Court should be based on the facts established at trial and not be open to the potential argument that the Court of Appeal proceeded on a mere supposition or facts that were not on the record.

At trial, Air Canada, in addition to adducing new evidence, sought to raise three alleged new issues. The first of these was that provincial legislation that affects or interferes with rights outside the province or has a substantial extra-provincial effect is *ultra vires*. The position is not wholly easy to follow, but as I understand it the point is that Air Canada's operations were largely outside British Columbia. Because, owing to economic forces, the tax may be recovered from passengers throughout Canada and beyond, it was indirect and therefore *ultra vires*. A second argument was

fin, lorsque la réclamation est entièrement ou partiellement sans fondement. La province a soutenu qu'elle avait droit à un jugement sommaire parce que les questions soulevées par Air Canada étaient chose jugée.

Le juge Macdonald a rejeté la requête de la province. Il a cependant écarté l'argument d'Air Canada suivant lequel, puisque la demande initiale était une demande de jugement sommaire, le rejet de cette demande a fait en sorte que les parties se sont retrouvées dans la situation où elles se trouvaient avant que la requête soit présentée, de sorte que le procès devait continuer comme s'il n'y avait jamais eu de requête. Il a également rejeté l'argument voulant que cette Cour, en prorogeant le délai requis pour produire l'avis de pourvoi, ait dit qu'Air Canada avait droit à un procès. Le juge Macdonald a néanmoins rejeté la requête. Selon lui, il devait entendre la preuve. Il a fait observer que dans l'affaire *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada (n° 1)*, [1980] 1 R.C.S. 115, cette Cour avait refusé de répondre à une question constitutionnelle parce qu'elle ne disposait pas des faits nécessaires. Pareil résultat devait être évité, sinon un pourvoi devant cette Cour risquerait de se révéler non concluant ou de mener à un autre litige. Les faits pouvant être établis par les lignes aériennes, a-t-il affirmé, pourraient le convaincre qu'il n'était pas lié par la décision du juge Macfarlane de la Cour d'appel. L'arrêt de cette Cour devrait être fondé sur des faits établis en première instance, sans être exposé à l'argument potentiel que la Cour d'appel s'est fondée sur une simple supposition ou sur des faits ne figurant pas au dossier.

En première instance, Air Canada a non seulement produit de nouveaux éléments de preuve, mais encore elle a cherché à soulever trois questions qu'elle prétendait nouvelles. Le premier argument portait qu'une mesure législative provinciale qui touche ou porte atteinte à des droits en dehors de la province ou qui a un effet extra-provincial appréciable est inconstitutionnelle. Ce point de vue n'est pas des plus faciles à suivre, mais, si je comprends bien, on prétend qu'Air Canada exerce ses activités surtout à l'extérieur de la Colombie-Britannique. Puisque les réalités économiques font

that the tax was not imposed "in order to the raising of a Revenue for Provincial Purposes" within the meaning of s. 92(2) of the *Constitution Act, 1867*. There was no provincial purpose here. The province had no role in aeronautics in so far as interprovincial carriers were concerned, and it thus conferred no benefit to the airline from the tax. In this Court, this argument was buttressed by the further contention that the levying of a tax from which the taxpayer derived no benefit violated s. 7 of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*. Finally, Air Canada claimed to be entitled to recover the money it had collected from its passengers for the tax on liquor.

Macdonald J. dismissed the action. He reiterated that the reason he had allowed the trial to proceed was to ensure that this Court would be in a position to give a definitive answer to the constitutional issues raised. If he was incorrect in this, he stated, the courts above could simply refuse to consider that evidence. At all events, the additional evidence would not, in his view, have changed the Court of Appeal's conclusion. He also dealt with and rejected the new issues.

An appeal to the British Columbia Court of Appeal (*per* Taggart J.A., Carrothers and Lambert J.J.A. concurring) was dismissed through the application of the principle of *res judicata*. More specifically, it held, the circumstances required the application of issue estoppel. Here, in fact, there was but one action with Air Canada seeking to try the same issue twice. It had originally been successful on its first attempt when Callaghan J. granted its motion. It was partially unsuccessful on appeal, and it now sought a full trial on the issue on which it failed. While, ordinarily, a plaintiff who is unsuccessful under Rule 18 is entitled to a full trial, here Air Canada had carefully singled out an issue for resolution, and that issue had been decided, initially in its favour, but adversely to it

qu'elle peut être perçue auprès de passagers partout au Canada et même à l'étranger, la taxe est indirecte et, partant, inconstitutionnelle. Le deuxième argument voulait que la taxe n'était pas imposée «en vue de prélever un revenu pour des objets provinciaux» au sens du par. 92(2) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Il n'existait pas d'objet provincial en l'espèce. En ce qui concernait les transporteurs interprovinciaux, la province n'avait aucun rôle à jouer dans l'aéronautique et la taxe ne procurait donc aucun avantage à la ligne aérienne. Devant cette Cour, on a étayé cet argument en soutenant en outre que la perception d'une taxe dont le contribuable ne tire aucun profit constitue une violation de l'art. 7 de la *Charte canadienne des droits et libertés*. Finalement, Air Canada a prétendu avoir droit au remboursement des sommes qu'elle avait perçues auprès de ses passagers en acquittement de la taxe sur les boissons alcooliques.

Le juge Macdonald a rejeté l'action. Il a répété que, s'il avait permis que le procès aille de l'avant, c'était pour assurer que cette Cour soit en mesure de répondre définitivement aux questions constitutionnelles soulevées. S'il avait tort de procéder ainsi, a-t-il affirmé, les juridictions supérieures n'auraient qu'à refuser de tenir compte de cette preuve. De toute façon, la preuve supplémentaire n'aurait rien changé, selon lui, à la conclusion de la Cour d'appel. Le juge Macdonald a également examiné les nouveaux arguments et les a rejetés.

Un appel interjeté devant la Cour d'appel de la Colombie-Britannique (le juge Taggart, aux motifs duquel ont souscrit les juges Carrothers et Lambert) a été rejeté par l'application du principe de l'autorité de la chose jugée. Plus précisément, la Cour d'appel a conclu que l'application du principe de l'autorité de la chose jugée comme fin de non-recevoir s'imposait dans les circonstances. Dans la présente affaire, il n'y a eu en fait qu'une seule action et Air Canada a tenté de faire juger deux fois la même question. Sa première tentative a réussi lorsque le juge Callaghan a fait droit à sa requête. En appel, elle a subi un échec partiel et elle cherchait maintenant à obtenir la tenue d'un procès complet portant sur la question relativement à laquelle elle n'avait pas eu gain de cause.

on appeal. At all events, it had been decided. As a consequence, in the court's view, issue estoppel applied. The additional evidence should, therefore, not have been permitted. If it was required, it should have been before Callaghan J. and the Court of Appeal on the summary judgment application. Taggart J.A. also noted that one might well say that Air Canada, having under Rule 18 elected a remedy and having fully argued the issues, should not now be permitted to seek additional remedies at a full trial, but added that he need not decide this point.

On the assumption that he was wrong on the question of *res judicata*, Taggart J.A. agreed with Macdonald J. that the additional facts would not have altered the finding of the Court of Appeal. So far as the new issues were concerned, they should, he thought, have been raised before Callaghan J., and Macdonald J. should have applied issue estoppel to them. On the assumption that he was wrong, however, he dealt with and rejected all the new arguments.

Air Canada then sought and was granted leave to appeal to this Court on February 28, 1986. This is the second appeal.

The Attorneys General of the following provinces intervened: Ontario, Quebec, Nova Scotia, New Brunswick, Manitoba, Saskatchewan, Alberta and Newfoundland. The Canadian National Railway Company also intervened.

Bien que, normalement, un demandeur qui n'a pas gain de cause en vertu de l'art. 18 des règles ait droit à un procès complet, en l'espèce Air Canada avait choisi de faire trancher une question précise et cette question avait été tranchée, initialement d'une manière qui lui était favorable, puis, en appel, d'une manière qui lui était défavorable. Quoi qu'il en soit, elle avait été tranchée. La cour a estimé en conséquence que le principe de l'autorité de la chose jugée comme fin de non-recevoir s'appliquait. En conséquence, on n'aurait pas dû permettre que la preuve supplémentaire soit produite. Si celle-ci était nécessaire, elle aurait dû être présentée devant le juge Callaghan et devant la Cour d'appel dans le cadre de la demande de jugement sommaire. Le juge Taggart a souligné en outre que l'on pourrait bien prétendre qu'Air Canada, après avoir choisi un recours prévu par l'art. 18 des règles et avoir pleinement débattu les questions en litige, ne devrait pas maintenant pouvoir chercher à obtenir d'autres redressements dans le cadre d'un procès complet, mais, a-t-il ajouté, il n'avait pas à décider ce point.

Le juge Taggart, dans l'hypothèse où son opinion sur la question de la chose jugée serait erronée, a dit partager l'avis du juge Macdonald que les faits supplémentaires n'auraient rien changé à la conclusion de la Cour d'appel. Quant aux nouvelles questions, il croyait qu'elles auraient dû être soulevées devant le juge Callaghan et que le juge Macdonald aurait dû y appliquer le principe de l'autorité de la chose jugée comme fin de non-recevoir. Supposant toutefois qu'il avait tort sur ce point, le juge Taggart a étudié chacun des nouveaux arguments et les a tous rejetés.

Air Canada a ensuite demandé et obtenu l'autorisation de se pourvoir devant cette Cour le 28 février 1986. Il s'agit là du deuxième pourvoi.

Les procureurs généraux de l'Ontario, du Québec, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de Terre-Neuve ainsi que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sont intervenus.

The Issues

The parties and the interveners raised a wide variety of issues, but as I view the matter, only a few need be discussed in the resolution of these appeals. I shall, in dealing with the first appeal, discuss the tax on aircraft and parts, and then the tax on alcoholic beverages. I shall then deal with the remaining issues in the second appeal.

The Tax on Aircraft and Parts

The first issue to be determined is whether on its true construction the Act applies to the aircraft and parts. The province claims it does by virtue of s. 2(4) of the Act, which I have already cited in full. That provision applies to residents, and more pertinently, to any person “carrying on business in the Province who brings or sends into the Province or who receives delivery in the Province of tangible personal property for his own consumption or use” Section 2(4), like other provisions in a statute, must be read both in its specific context and in its context as a whole. That consideration must be firmly kept in mind in considering whether the entry into the province of the aircraft and parts in the course of the operations of the airlines previously described constitutes “bringing” or “sending” them into province or “receiving delivery” of them there.

While I would not, in the absence of a detailed examination, wish to categorize the Act as being solely intended to impose a retail tax payable by the ultimate consumer of the goods, there can be no doubt, as I mentioned before, that this is its predominant purpose. The Act, in its general structure and intent, closely resembles the type of enactment originally approved by the courts in *Atlantic Smoke Shops, Ltd. v. Conlon*, [1943] A.C. 550, and later generalized to include all tangible personal property; see *Cairns Construction Ltd. v. Government of Saskatchewan*, [1960] S.C.R. 619. This predominant purpose, in my view, is of considerable assistance in understanding the import of s. 2(4). Indeed, Viscount Simon L.C. in the *Conlon* case (p. 568) observed of a similar

Les questions en litige

Les parties et les intervenants ont soulevé une grande variété de questions, mais à mon point de vue, on n'a qu'à se pencher sur quelques-unes de celles-ci pour trancher ces pourvois. Je parlerai de la taxe sur les aéronefs et sur les pièces, puis de la taxe sur les boissons alcooliques, dans le contexte du premier pourvoi. Quant aux autres questions, je les aborderai dans le cadre du deuxième pourvoi.

La taxe sur les aéronefs et sur les pièces

La première question à trancher est celle de savoir si, selon son sens véritable, la Loi s'applique aux aéronefs et aux pièces. La province prétend qu'elle leur est applicable en raison du par. 2(4) de la Loi que j'ai déjà reproduit intégralement. Cette disposition vise les résidents et, plus pertinemment, toute personne qui [TRADUCTION] «fait affaires dans la province et qui apporte ou envoie dans la province ou qui y reçoit un bien meuble tangible destiné à sa consommation ou à son usage personnels» Le paragraphe 2(4), à l'instar de n'importe quelle autre disposition d'une loi, doit être interprété à la fois selon son contexte précis et selon le contexte de l'ensemble de la loi. Voilà une considération qu'on doit garder bien présent à l'esprit en examinant si, du fait que des aéronefs et des pièces entrent dans la province dans le cours des activités déjà décrites des lignes aériennes, ces aéronefs et pièces sont «apportés» ou «envoyés» dans la province ou y sont «reçus».

Certes, je ne voudrais pas, sans en avoir fait une analyse approfondie, qualifier la Loi comme visant uniquement à imposer une taxe de vente au détail payable par les consommateurs éventuels des biens, mais il ne fait pas de doute, ainsi que je l'ai déjà mentionné, que c'est là son objet prédominant. La Loi, de par son économie et son intention générales, ressemble fortement au type de texte législatif qui a initialement reçu l'approbation des tribunaux dans l'affaire *Atlantic Smoke Shops, Ltd. v. Conlon*, [1943] A.C. 550, et dont la portée a par la suite été étendue de manière à englober tous les biens meubles tangibles; voir *Cairns Construction Ltd. v. Government of Saskatchewan*, [1960] R.C.S. 619. Cet objet prédominant, à mon avis, nous aide beaucoup à saisir la portée du

provision that it was manifest that it was enacted merely as a supplementary provision. The nature of this particular provision also argues for its interpretation in the light of the overall scheme. It is a provision which, if it stood alone, might well be construed as infringing upon s. 121 of the *Constitution Act, 1867* which provides that "All articles of the growth, Produce, or Manufacture of any one of the Provinces shall . . . be admitted free into each of the other Provinces." Viscount Simon in *Conlon*, it is true, rather underplayed that possibility, but subsequent cases have indicated that the courts would closely scrutinize a tax that in Rand J.'s words "in its essence and purpose is related to a provincial boundary"; see *Murphy v. Canadian Pacific Railway Co.*, [1958] S.C.R. 626, *per* Rand and Cartwright JJ.; see also a Comment by F. R. Scott (1934), 12 *Can. Bar Rev.* 303, at p. 308.

This context, it seems to me, strongly supports the view that the general purpose of s. 2(4) is to serve as a supplementary provision "to guard against the methods of avoidance of" the purchase tax; see Viscount Simon in *Conlon*, at p. 568. If that view is correct, what the provision was intended to do was to prevent the evasion of the tax and consequent loss of revenue by the simple expedient of a consumer's purchasing goods outside the province. The provision equalizes the burden by taxing out-of-province purchases by provincial residents at the same rates as if the purchases had taken place in the province. The out-of-province purchaser pays the tax when he "brings or sends the goods" into the province or "receives delivery" for his use or consumption. This is confirmed, I think by the words used in the provision, and especially if one considers them in connection with the purported application of the provision to the facts of this case. What I think is contemplated is the bringing of a purchased item into the province on a permanent basis, at which time it is taxable once and for all at a stated percentage of the purchase price as the provision clearly provides. If such a

par. 2(4). En fait, le lord chancelier le vicomte Simon dans l'affaire *Conlon* (p. 568) fait remarquer, au sujet d'une disposition analogue, qu'elle a manifestement été adoptée simplement à titre complémentaire. La nature de cette disposition particulière constitue également une raison de l'interpréter à la lumière du régime global. Il s'agit d'une disposition qui, si elle existait isolément, pourrait bien être considérée comme allant à l'encontre de l'art. 121 de la *Loi constitutionnelle de 1867* qui prévoit que «Tous articles du crû, en provenance d'une province ou qui y sont produits ou fabriqués, seront . . . admis en franchise dans chacune des autres provinces.» Il est vrai que dans l'affaire *Conlon* le vicomte Simon a plutôt minimisé cette possibilité, mais d'après ce qui ressort des décisions subséquentes, les tribunaux soumettront à un examen minutieux une taxe qui, pour reprendre les propos du juge Rand, est [TRADUCTION] «reliée, en droit et en fait, à l'existence des frontières provinciales»; voir *Murphy v. Canadian Pacific Railway Co.*, [1958] R.C.S. 626, les juges Rand et Cartwright; voir en outre un commentaire de F. R. Scott (1934), 12 *R. du B. can.* 303, à la p. 308.

Ce contexte, à ce qu'il me semble, appuie fermement le point de vue selon lequel le par. 2(4) est une disposition complémentaire qui a pour objet général de [TRADUCTION] «prévenir le recours à certaines pratiques visant à se soustraire à» la taxe de vente; voir les motifs du vicomte Simon dans l'affaire *Conlon*, à la p. 568. Si c'est là le point de vue à retenir, il en découle que la disposition en question a pour objet d'empêcher que les consommateurs se soustraient au fisc et le privent ainsi de revenus en s'employant simplement à acheter des biens à l'extérieur de la province. La disposition répartit la charge également en imposant les taux applicables aux achats faits dans la province à ceux faits en dehors de la province par des résidents de celle-ci. Celui qui achète en dehors de la province acquitte la taxe lorsqu'il «apporte ou envoie» les biens dans la province ou les y «reçoit» pour son usage ou sa consommation personnels. Cela est confirmé, je crois, par le texte de la disposition, surtout quand on le considère en fonction de l'application apparente de la disposition aux faits de la présente affaire. Ce qui est envisagé, selon moi, est le fait d'apporter dans la

tax was imposed on interprovincial airlines by every province, it would place a much heavier burden on these entities than on local airlines and other businesses. Whether the imposition of such a tax would be sufficiently discriminatory as to make it invalid within the principle in *Attorney-General for Alberta v. Attorney-General for Canada* (the *Alberta Bank* case), [1939] A.C. 117, I need not consider. It is sufficient to say that I do not think one should lightly assume an intention on the part of the Legislature to enact a measure having the discriminatory potential of the statute here if given a broader interpretation than the general scheme of the Act would suggest.

I am aware that the taxing authorities sought to alleviate any unfair burden the tax might impose on the airlines by calculating it on a basis proportional to the use of their aircraft in the province. But there is no statutory basis for this practice and, as the Court of Appeal noted, they did not have to do this. It may well be that the Legislature could, by properly framed legislation, impose a proportional tax of the kind the taxing authorities sought to levy here if it did not impose an undue burden on interprovincial undertakings. But I do not think I should speculate further about the matter. As Laskin C.J. noted in *The Queen in Right of Manitoba v. Air Canada*, *supra*, at p. 320, it is "preferable to avoid dealing with it, in conformity with the general rule in constitutional cases not to engage issues which do not squarely arise for decision". This approach seems to me to be particularly apt in an area as intricate and so fraught with consequences as the constitutional power of taxation.

province, pour qu'il y reste en permanence, un article qu'on a acheté. Quand il est apporté dans la province, cet article est taxable une fois pour toutes à un pourcentage spécifié du prix d'achat, ainsi que la disposition le prévoit clairement. Si toutes les provinces assujettissaient les lignes aériennes interprovinciales à une telle taxe, ces dernières auraient à supporter une charge nettement plus lourde que celle imposée aux lignes aériennes locales et à d'autres entreprises. Quant à savoir si l'imposition de cette taxe serait suffisamment discriminatoire pour en entraîner l'invalidité suivant le principe énoncé dans l'arrêt *Attorney-General for Alberta v. Attorney-General for Canada* (l'affaire des *banques albertaines*), [1939] A.C. 117, voilà une question sur laquelle je n'ai pas à me pencher. Qu'il suffise de dire qu'à mon avis on ne devrait pas prêter à la légère au législateur une intention d'adopter une mesure présentant des possibilités de discrimination comme celles que présenterait la loi ici en cause si elle recevait une interprétation plus large que celle qui semble ressortir de son économie générale.

Je sais que le fisc a cherché à alléger le fardeau injuste que la taxe pourrait imposer aux lignes aériennes en la calculant proportionnellement à l'utilisation de leurs aéronefs dans la province. Mais il s'agit là d'une pratique qui est sans fondement légal et, comme l'a noté la Cour d'appel, il n'était pas obligé de le faire. Il se peut bien que le législateur puisse, par un texte législatif bien conçu à cette fin, imposer une taxe proportionnelle du genre de celle que le fisc a essayé de percevoir en l'espèce, pourvu qu'elle ne grève pas indûment les entreprises interprovinciales. Je crois cependant que je ne devrais pas conjecturer davantage sur ce sujet. Comme l'affirme le juge en chef Laskin dans l'affaire *La Reine du chef du Manitoba c. Air Canada*, précitée, à la p. 320, il est «préférable d'éviter d'en traiter, conformément à la règle générale en matière constitutionnelle de ne pas engager un débat qui n'est pas carrément nécessaire pour en arriver à une décision». Ce point de vue me paraît particulièrement approprié lorsqu'il s'agit de quelque chose qui est aussi complexe et aussi lourd de conséquences que le pouvoir de taxation conféré par la Constitution.

I, therefore, conclude that on a proper construction of the Act, the tax provided by s. 2(4) does not apply to the airlines' aircraft and parts. Consequently, leaving aside the issues relating to the recovery of the taxes from the province, the constitutional questions raised by the airlines relating to these items need not be addressed.

The Tax on Alcoholic Beverages

Both Proudfoot J. and the Court of Appeal declared that the sales by the airlines of alcoholic beverages to passengers aboard the aircraft while they were in the airspace over British Columbia were not covered by the Act. I agree. In *The Queen in Right of Manitoba v. Air Canada, supra*, Laskin C.J. stated, at p. 316:

I am prepared, on this view, to assume that the Province has some legislative jurisdiction in the air space above it so that the pivotal question is whether Air Canada aircraft, engaged in overflights are "within the Province", as this quoted phrase is used in s. 92(2) which empowers a Province to impose "direct taxation within the Province in order to the raising of a revenue for provincial purposes".

Merely going through the air space over Manitoba does not give the aircraft a *situs* there to support a tax which constitutionally must be "within the Province". In the case of aircraft operations, there must be a substantial, at least more than a nominal, presence in the Province to provide a basis for imposing a tax in respect of the entry of aircraft into the Province.

He was there speaking of overflights, but like the Court of Appeal, I can see no real distinction between a sale of liquor in airspace on an overflight, and one that originates or terminates in British Columbia. In either case, both the person taxed and the transaction in respect of which he is taxed take place on the aircraft when it is in the airspace. Under these circumstances, there is no presence in the province sufficient to provide a basis for the imposition of the tax.

Je conclus donc que la bonne façon d'interpréter la Loi est celle selon laquelle la taxe que prévoit le par. 2(4) ne s'applique pas aux aéronefs et aux pièces des lignes aériennes. Il s'ensuit, abstraction faite des questions se rapportant au recouvrement des taxes auprès de la province, qu'il n'est pas nécessaire d'aborder les questions constitutionnelles soulevées par les lignes aériennes relativement à ces articles.

La taxe sur les boissons alcooliques

Le juge Proudfoot et la Cour d'appel ont tous les deux affirmé que la vente par les lignes aériennes de boissons alcooliques aux passagers à bord d'aéronefs dans l'espace aérien au-dessus de la Colombie-Britannique n'était pas visée par la Loi. Je partage leur avis. Dans l'arrêt *La Reine du chef du Manitoba c. Air Canada*, précité, le juge en chef Laskin affirme, à la p. 316:

Par conséquent, je suis prêt à présumer que la province a une compétence législative sur l'espace aérien au-dessus de son territoire de sorte que la question cruciale devient celle de savoir si, à l'occasion de vols sans escale, les aéronefs d'Air Canada sont «dans les limites de la province», au sens où on utilise cette expression au par. 92(2) qui autorise une province à imposer une «taxation directe dans les limites de la Province, en vue de prélever un revenu pour des objets provinciaux».

Le seul fait de traverser l'espace aérien au-dessus du Manitoba n'y situe pas les aéronefs aux fins d'appuyer une taxe qui de par la constitution doit être «dans les limites de la province». Dans le cas de l'exploitation d'aéronefs, il doit y avoir une présence importante, du moins plus que nominale, dans la province pour fournir un fondement à l'imposition d'une taxe à l'égard de l'entrée d'aéronefs dans la province.

Le juge en chef Laskin parle ici de survols, mais à l'instar de la Cour d'appel, je ne puis voir de différence réelle entre la vente de boissons alcooliques dans l'espace aérien au cours d'un survol et une telle vente à bord d'un vol qui part de la Colombie-Britannique ou qui y prend fin. Dans les deux cas, la personne assujettie à la taxe se trouve à bord de l'aéronef alors que celui-ci traverse l'espace aérien et c'est à bord de l'aéronef traversant l'espace aérien qu'a lieu l'opération entraînant la taxe. Dans ces circonstances, il n'y a pas de présence dans la province qui soit suffisante pour justifier l'imposition de la taxe.

The Second Appeal

The Court of Appeal, it will be remembered, dismissed this appeal. They quite properly held that the issues that had been raised before Callaghan J. could not be relitigated before Macdonald J. And I am inclined to agree with that court that the additional evidence was of no serious consequence. I need not consider whether issue estoppel also applied to the additional issues raised before Macdonald J. because I agree with the conclusions of the Court of Appeal on the merits of these issues. My reasons will be apparent from a perusal of my reasons in the third appeal between the same parties relating to the *Gasoline Tax Act* of British Columbia delivered contemporaneously with this judgment. For reasons there stated, I would also reject the contention that the relevant legislation in the present case violates s. 7 of the *Charter*.

These matters are, however, no longer relevant except as regards costs. Essentially the Court of Appeal dismissed the appeal because of determination in earlier proceedings in the same action which had decided against Air Canada the major issues on which recovery depended. They have now been decided in its favour. The decision of the Court of Appeal has been reversed in so far as the tax on the aircraft and parts is concerned. The Court in the first appeal has held that the Act does not apply to these items. Absent other considerations, there seems no reason to refuse Air Canada the recovery it seeks. There is nothing to indicate it ever abandoned this claim. In seeking summary judgment, it merely tried to obtain a ruling on issues to which it thought, in light of Proudfoot J.'s judgment, there was no defence as Rule 18 clearly contemplates. It could then continue its action in respect of any remaining issues. It would have been better to await the ultimate disposition of the first appeal before raising additional issues, but this seems to me to be relevant only as to costs.

Le deuxième pourvoi

La Cour d'appel, rappelons-le, a rejeté cet appel. Elle a jugé, tout à fait avec raison, que les questions soulevées devant le juge Callaghan ne pouvaient pas être débattues à nouveau devant le juge Macdonald. Je suis porté à partager l'avis de cette cour que la preuve supplémentaire ne revêtait pas une grande importance. Il ne m'est pas nécessaire d'examiner si le principe de la chose jugée comme fin de non-recevoir s'applique également aux autres moyens invoqués devant le juge Macdonald puisque je souscris aux conclusions de la Cour d'appel quant à leur bien-fondé. Les raisons qui m'amènent à cette décision ressortent de la lecture des motifs que j'ai rédigés relativement au troisième pourvoi, mettant en cause les mêmes parties, où il est question de la *Gasoline Tax Act* de la Colombie-Britannique et dont les motifs sont rendus en même temps que le présent arrêt. Pour les motifs y exposés, je suis également d'avis de rejeter l'argument portant que la loi présentement en cause viole l'art. 7 de la *Charte*.

Ces questions ne sont cependant plus pertinentes, sauf en ce qui concerne les dépens. Essentially, la Cour d'appel a rejeté l'appel en raison d'une décision rendue dans des procédures antérieures relatives à la même action, où l'on avait tranché au détriment d'Air Canada toutes les questions principales dont dépendait le remboursement. Ces questions ont maintenant été tranchées en sa faveur. L'arrêt de la Cour d'appel a été infirmé en ce qui concerne la taxe sur les aéronefs et les pièces. En statuant sur le premier pourvoi, cette Cour a dit que la Loi ne s'applique pas à ces articles. En l'absence d'autres considérations, il semble n'y avoir aucune raison de refuser à Air Canada le remboursement qu'elle sollicite. Rien n'indique qu'elle ait jamais abandonné cette demande. Si elle a voulu obtenir un jugement sommaire, c'était simplement pour tenter d'obtenir une décision sur des points auxquels, croyait-elle, compte tenu du jugement du juge Proudfoot, aucune défense ne pouvait être opposée, comme l'envisage clairement l'art. 18 des règles. Ayant fait cela, elle pouvait continuer son action relativement à toutes les questions restant en suspens. Or, il eut mieux valu attendre que le premier appel soit définitivement tranché avant de soulever d'autres questions, mais cela ne me semble pertinent que relativement aux dépens.

The province, however, argued that it can resist recovery on the basis that the payment by Air Canada was made on the basis of a mistake of law. As mentioned earlier, I have dealt with this issue in the third appeal. For reasons there given, I do not think this defence is available to the province.

One further issue requires examination. Air Canada seeks to recover the money paid by its passengers for the tax on alcoholic beverages. It argued that the province had unjustly enriched itself by collecting the tax and that it alone was in a position to rectify the wrong by returning the money to the passengers by way of reduced fares. Like Macdonald J. and Taggart J.A., I can see no basis on which Air Canada is entitled to receive this money. The tax was imposed on the passengers, not Air Canada. Air Canada was simply an agent to collect it under the Act and, in fact, obtained a fee for doing so. I am unable to see how it could identify the passengers who consumed the liquor, so its repayment to Air Canada would simply amount to a windfall to the airline.

Disposition

For these reasons, I would allow the airlines' first appeal relating to the taxes on the aircraft and parts, and dismiss the province's cross-appeal relating to the taxes on alcoholic beverages sold in aircraft while they are in the airspace. I would restore the orders of Proudfoot J. and Callaghan J. The airlines are entitled to their costs throughout.

I would allow the second appeal by Air Canada as regards the amount claimed for taxes unlawfully collected in respect of its aircraft and parts, and award the sum claimed, namely, \$903,424.57. I

La province a toutefois fait valoir qu'elle peut s'opposer au remboursement puisqu'Air Canada a effectué le paiement par suite d'une erreur de droit. Comme je l'ai déjà mentionné, je me suis penché sur cette question dans le cadre du troisième pourvoi. Pour les motifs y exposés, je ne crois pas que la province puisse se prévaloir de ce moyen de défense.

Reste une dernière question à examiner. Air Canada cherche à obtenir le remboursement des sommes payées par ses passagers en acquittement de la taxe sur les boissons alcooliques. Elle prétend que la province s'est enrichie sans cause en percevant cette taxe et qu'elle seule était en mesure de rectifier ce tort en remboursant ces sommes aux passagers au moyen de tarifs réduits. À l'instar des juges Macdonald et Taggart, je ne puis voir aucune raison pour laquelle Air Canada aurait droit à ces sommes. Ce sont les passagers, et non Air Canada, qui ont été assujettis à la taxe. Air Canada faisait simplement office de percepteur en vertu de la Loi, fonction pour laquelle elle touchait en fait une rétribution. Je conçois mal comment elle pourrait déterminer quels passagers ont consommé les boissons alcooliques; par conséquent, le remboursement du montant de la taxe à Air Canada représenterait simplement un profit fortuit pour celle-ci.

Dispositif

Pour ces motifs, je suis d'avis d'accueillir le premier pourvoi des lignes aériennes se rapportant aux taxes sur les aéronefs et sur les pièces et de rejeter le pourvoi incident de la province relativement aux taxes sur les boissons alcooliques vendues à bord des aéronefs alors qu'ils survolent la province. Je suis d'avis de rétablir les ordonnances des juges Proudfoot et Callaghan. Les lignes aériennes ont droit à leurs dépens dans toutes les cours.

Je suis d'avis d'accueillir le deuxième pourvoi d'Air Canada se rapportant au remboursement des taxes illégalement perçues à l'égard de ses aéronefs et pièces et de lui accorder la somme réclamée de

would dismiss the appeal as regards the amount claimed for taxes unlawfully collected in respect of alcoholic beverages. In the particular circumstances of this case, the province should recover its costs at trial and before the Court of Appeal. There should be no costs on the appeal to this Court.

The following are the reasons delivered by

WILSON J.—I agree with my colleague La Forest J. for the reasons given by him that as a matter of statutory interpretation the *Social Service Tax Act*, R.S.B.C. 1979, c. 388, does not apply to the respondent airlines' aircraft and parts. This being so the payment made by Air Canada on account of taxes under the Act was made under a mistake of law. Having concurred with my colleague by way of *obiter dicta* in *Air Canada v. British Columbia*, [1989] 1 S.C.R. 1161, that moneys paid under a mistake of law should, like moneys paid under a mistake of fact, be recoverable, I agree with my colleague that the respondent airlines' mistake in this case affords no defence to the province against a claim for recovery of the moneys paid.

I agree also with my colleague La Forest J. that the imposition of the tax on the sale of alcoholic beverages to passengers while airborne over British Columbia was unconstitutional since such sales did not take place "within the province". I also agree with my colleague that these moneys are not recoverable by the respondent airlines even although they were paid under unconstitutional legislation. I distinguish this case from the case dealing with the *Gasoline Tax Act* in that the tax in this case was not a tax on the respondent airlines but on the passengers who purchased drinks. The moneys paid did not come out of the airlines' pockets but out of the pockets of their passengers who would be entitled, were it practical to do so, to make the claim for their return. The airlines in this case were merely tax collectors and not taxpayers. There is therefore no foundation for

903 424,57 \$. Je suis d'avis de rejeter le pourvoi se rapportant au remboursement des taxes illégalement perçues à l'égard des boissons alcooliques. Compte tenu des circonstances particulières de la présente affaire, la province devrait se faire rembourser ses dépens en première instance et devant la Cour d'appel. Il n'y aura pas d'adjudication de dépens relativement au pourvoi devant cette Cour.

b Version française des motifs rendus par

LE JUGE WILSON—Je conviens avec mon collègue le juge La Forest, pour les motifs qu'il donne, que selon les règles applicables en matière d'interprétation des lois, la *Social Service Tax Act*, R.S.B.C. 1979, chap. 388, ne s'applique pas aux aéronefs et aux pièces des lignes aériennes intimées. Cela étant, le paiement fait par Air Canada en acquittement des taxes imposées sous le régime de la Loi a été fait par suite d'une erreur de droit. Dans l'affaire *Air Canada c. Colombie-Britannique*, [1989] 1 R.C.S. 1161, je me suis ralliée, par voie d'opinion incidente, à l'avis de mon collègue selon lequel les sommes versées par suite d'une erreur de droit devraient être remboursables tout comme les sommes versées par suite d'une erreur de fait. En conséquence, je m'accorde avec lui pour dire que la province ne peut opposer l'erreur commise par les lignes aériennes intimées en l'espèce comme moyen de défense à une demande de remboursement des sommes versées.

Je suis également d'accord avec le juge La Forest pour dire que l'imposition de la taxe sur la vente de boissons alcooliques aux passagers à bord des aéronefs qui survolent la Colombie-Britannique est inconstitutionnelle puisque ces ventes ne sont pas effectuées «dans les limites de la province». Je partage également son avis que les lignes aériennes intimées ne peuvent se faire rembourser ces sommes même si elles ont été payées en vertu d'un texte législatif inconstitutionnel. Je distingue la présente affaire de celle où il est question de la *Gasoline Tax Act* en ce que la taxe en l'espèce était imposée non pas aux lignes aériennes mais aux passagers qui achetaient des boissons. Les sommes versées sortaient non pas de la poche des lignes aériennes mais de celle de leurs passagers qui auraient le droit, s'il était pratique de le faire, d'en réclamer le remboursement. Les lignes aérien-

their claim that the moneys should be returned to them for their own use and benefit.

In the result I agree with the disposition of these appeals proposed by my colleague.

The airlines' first appeal relating to taxes on the aircraft and parts should be allowed and the province's cross-appeal relating to taxes on alcoholic beverages sold in aircraft while in airspace should be dismissed with costs.

The second appeal by Air Canada as regards the amount claimed for taxes unlawfully collected in respect of its aircraft and parts should be allowed.

Solicitors for the appellants Pacific Western Airlines Ltd. and Canadian Pacific Air Lines Ltd.: Davis & Company, Vancouver.

Solicitors for the appellant Air Canada: Russell & DuMoulin, Vancouver.

Solicitor for the respondents the province of British Columbia et al.: The Attorney General of British Columbia, Victoria.

Solicitor for the intervener the Attorney General for Ontario: The Attorney General for Ontario, Toronto.

Solicitor for the intervener the Attorney General of Quebec: The Attorney General of Quebec, Ste-Foy.

Solicitor for the intervener the Attorney General of Nova Scotia: The Attorney General of Nova Scotia, Halifax.

Solicitor for intervener the Attorney General for New Brunswick: The Attorney General for New Brunswick, Fredericton.

Solicitor for the intervener the Attorney General of Manitoba: The Attorney General of Manitoba, Winnipeg.

Solicitor for the intervener the Attorney General for Saskatchewan: Brian Barrington-Foote, Regina.

nes en l'espèce n'étaient que des percepteurs de taxe et non des payeurs de taxe. Par conséquent, leur demande de remboursement des sommes pour leurs propres usage et profit est injustifiée.

^a En définitive, je suis d'accord avec la façon dont mon collègue propose de trancher ces pourvois.

^b *Le premier pourvoi des lignes aériennes se rapportant aux taxes sur les aéronefs et sur les pièces est accueilli et le pourvoi incident de la province relativement aux taxes sur les boissons alcooliques vendues à bord d'aéronefs traversant l'espace aérien est rejeté avec dépens.*

^c *Le second pourvoi d'Air Canada relativement au remboursement des taxes illégalement perçues à l'égard de ses aéronefs et pièces est accueilli.*

^d *Procureurs des appellantes Pacific Western Airlines Ltd. et Lignes aériennes Canadien Pacifique Ltée: Davis & Company, Vancouver.*

^e *Procureurs de l'appelante Air Canada: Russell & DuMoulin, Vancouver.*

Procureur des intimés la province de la Colombie-Britannique et autres: Le procureur général de la Colombie-Britannique, Victoria.

^f *Procureur de l'intervenant le procureur général de l'Ontario: Le procureur général de l'Ontario, Toronto.*

^g *Procureur de l'intervenant le procureur général du Québec: Le procureur général du Québec, Ste-Foy.*

^h *Procureur de l'intervenant le procureur général de la Nouvelle-Écosse: Le procureur général de la Nouvelle-Écosse, Halifax.*

Procureur de l'intervenant le procureur général du Nouveau-Brunswick: Le procureur général du Nouveau-Brunswick, Fredericton.

ⁱ *Procureur de l'intervenant le procureur général du Manitoba: Le procureur général du Manitoba, Winnipeg.*

^j *Procureur de l'intervenant le procureur général de la Saskatchewan: Brian Barrington-Foote, Regina.*

Solicitor for the intervener the Attorney General for Alberta: The Attorney General for Alberta, Edmonton.

Solicitors for the intervener Canadian National Railway Company: Taylor McCaffrey Chapman, Winnipeg.

Procureur de l'intervenant le procureur général de l'Alberta: Le procureur général de l'Alberta, Edmonton.

Procureur de l'intervenante la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada: Taylor McCaffrey Chapman, Winnipeg.