

A-239-74

A-239-74

In the matter of applications by Worldways Airlines Ltd. under section 28 of the *Federal Court Act* to review and set aside Order No. 1974-A-422 and Order No. 1974-A-423 of the Canadian Transport Commission and appeals by Worldways Airlines Ltd. under section 64(2) of the *National Transportation Act* from the same Orders

Court of Appeal, Jackett C.J., Pratte and Mahoney JJ.—Ottawa, September 20 and October 15, 1974.

Judicial review—Appeals—Aeronautics—Domestic and international licences—Issued in 1956 to predecessor of applicant—Licences partially amended in 1974—Cancellation of certain services—Opinion of Court that orders should be repealed by Commission—Aeronautics Act, R.S.C. 1952, c. 2, ss. 6(1), 15(1),(3)—Commercial Air Services Regulations, P.C. 1954-2032—Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3, ss. 9(1), 16(1),(2),(8),(9)—Air Carriers Regulations, SOR/72-145—National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 24(3), 64(2), 65(4)—Federal Court Act, s. 28.

Licences for the carriage of domestic and international traffic were issued to Kenting Aviation Limited in 1956 by the Air Transport Board under the *Aeronautics Act*, R.S.C. 1952, c. 2, s. 15(1),(3). The licences were amended in 1974 by the Air Transport Committee, within its power to act on behalf of the Canadian Transport Commission, under the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 24(3). The amendment cancelled, in part, the groups of service for both licences as a case "where the public convenience and necessity so requires" under section 16(8) of the *Aeronautics Act*, R.S.C. 1970, c. A-3. Proceedings to review, and appeal from, these orders were instituted by Worldways Airlines Limited as successor to Kenting Aviation Limited.

Held, it was admitted by the Commission that the basis of the cancellation order was that the licensee, Kenting, had not provided service in the suspended groups, and had not provided evidence that it was ready, willing and able to provide such service, and that there had been no complaints by the public concerning the lack of service, and hence the Committee concluded the groupings were no longer required by the public convenience and necessity. In law, a finding by the stated process was not in conformity with the express terms of section 16(8). When the licences were issued in 1956, the licensing authority was obliged to determine affirmatively that the proposed service "is and will be required by the present and future public convenience and necessity". The same obligation was imposed on the Air Transport Committee by the present Act. However, the authority to cancel the licences, in whole or part, did not depend upon a simple reversal of that decision, namely a determination that

In re des demandes d'examen et d'annulation présentées par la Worldways Airlines Ltd., en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*, concernant les ordonnances 1974-A-422 et 1974-A-423 de la Commission canadienne des transports et des appels des mêmes ordonnances interjetés par la Worldways Airlines Ltd., en vertu de l'article 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*

Cour d'appel, le juge en chef Jackett, les juges Pratte et Mahoney—Ottawa, le 20 septembre et le 15 octobre 1974.

Examen judiciaire—Appels—Aéronautique—Permis national et permis international—Délivrés en 1956 au prédecesseur de la requérante—Permis partiellement modifiés en 1974—Suppression de certains services—La Cour décide que la Commission doit annuler ces ordonnances—Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1952, c. 2, art. 6(1) et 15(1) et (3)—Règlement sur les services aériens commerciaux, C.P. 1954-2032—Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, c. A-3, art. 9(1), 16(1), (2), (8) et (9)—Règlements sur les transporteurs aériens, DORS/72-145—Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, c. N-17, art. 24(3), 64(2) et 65(4)—Loi sur la Cour fédérale, art. 28.

En 1956, la Commission des transports aériens délivra à la Kenting Aviation Limited deux permis de transport, national et international, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, S.R.C. 1952, c. 2, art. 15(1) et (3). Le Comité des transports aériens, en vertu des pouvoirs délégués par la Commission canadienne des transports conformément à la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, c. N-17, art. 24(3), modifia ces permis en 1974. Cette modification supprimait notamment certains groupes de services des deux permis parce que «la commodité et les besoins du public l'exigeaient», condition prévue à l'article 16(8) de la *Loi sur l'aéronautique*, S.R.C. 1970, c. A-3. La Worldways Airlines Limited, en tant que successeur de la Kenting Aviation Limited, demande l'examen de ces ordonnances et en interjette appel.

Arrêt: la Commission a reconnu que l'ordonnance portant suppression de certains services était fondée sur le fait que la Kenting, en qualité de détenteur du permis, n'avait pas fourni de services dans les groupes suspendus et n'avait pas apporté la preuve qu'elle était prête, disposée et apte à assurer ces services et qu'en outre, le public ne s'était pas plaint du défaut de ces services; le Comité conclut donc que ces groupements n'étaient plus requis pour la commodité et les besoins du public. En droit, la conclusion atteinte selon la procédure décrite n'est pas conforme aux termes exprès de l'article 16(8). En 1956, au moment de la délivrance des permis, l'organisme habilité à les émettre était tenu de s'assurer que le service projeté était ou serait requis «pour la commodité et les besoins présents ou futurs du public». Aux termes de la Loi actuelle, la même obligation incombe au Comité. Pour pouvoir annuler en totalité ou en partie les permis, il ne suffit pas d'arriver à la conclusion que le

the service licensed and proposed to be cancelled was no longer required by public convenience and necessity. That is what the Committee did decide. Rather, what it must decide and, in this case did not, was that the cancellation was itself required by public convenience and necessity. The determination required to be made under section 16(8) was not the negative finding that present and future public convenience and necessity no longer required the particular licence to subsist, but the positive finding that the public convenience and necessity required the cancellation. The orders were voidable and should be repealed and it should be so certified to the Commission, pursuant to section 64(5) of the *National Transportation Act*.

In re North Coast Air Services Limited [1972] F.C. 390, applied.

JUDICIAL review and appeal.

COUNSEL:

B. Crane for applicant and appellant.

G. St. John for respondent.

SOLICITORS:

Gowling & Henderson, Ottawa, for applicant and appellant.

Legal Services, Canadian Transport Commission, Ottawa, for respondent.

The following are the reasons for judgment delivered in English by

MAHONEY J.: The orders in respect of which the appeals and applications herein have been brought were both made May 31, 1974 and had the effect of cancelling, in part, Air Transport Board Licences Nos. A.T.B. 793/56(C) and A.T.B. 233/56(CF). The separate proceedings in respect of each order were joined and the two joined proceedings were heard together on a single record. For convenience, Licence No. A.T.B. 793/56(C) will sometimes be referred to as the "domestic licence" and No. A.T.B. 233/56(CF) as the "international licence".

Both licences were issued July 22, 1956 to Kenting Aviation Limited. At the time, the pertinent provisions of the *Commercial Air Services Regulations*¹ were:

3. (1) Air carriers are classified as follows:

(a) Domestic Air Carriers:

¹ P.C. 1954-2032 [1955 Consolidated Regulations, p. 28].

service autorisé, dont on envisage l'annulation, n'est plus nécessaire pour la commodité et les besoins du public, ce que le Comité a fait en l'instance. Il faut décider, ce qui n'a pas été fait en l'espèce, que l'annulation est elle-même requise pour la commodité et les besoins du public. La décision à rendre en vertu de l'article 16(8) n'est pas négative, savoir que les besoins présents et futurs et la commodité du public n'exigent plus la prorogation du permis en cause, mais positive, savoir que la commodité et les besoins du public en exigent l'annulation. Les ordonnances n'étaient donc pas fondées et doivent être annulées; cette décision sera signifiée à la Commission en conformité de l'article 64(5) de la *Loi nationale sur les transports*.

Arrêt suivi: *In re North Coast Air Services Limited* [1972] C.F. 390.

EXAMEN judiciaire et appel.

AVOCATS:

B. Crane pour la requérante et appelante.

G. St. John pour l'intimée.

PROCUREURS:

Gowling et Henderson, Ottawa, pour la requérante et appelante.

Contentieux, La Commission canadienne des transports, Ottawa, pour l'intimée.

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

LE JUGE MAHONEY: Les appels et demandes introduites en l'espèce portent sur deux ordonnances rendues le 31 mai 1974 annulant en partie les permis A.T.B. 793/56(C) et A.T.B. 233/56(CF) délivrés par la Commission des transports aériens. Les procédures relatives aux deux ordonnances ont été jointes et entendues ensemble sur dossier commun. Pour plus de commodité, le permis A.T.B. 793/56(C) sera parfois mentionné sous le nom de «permis national» et le permis A.T.B. 233/56(CF) sous le nom de «permis international».

Les deux permis ont été délivrés le 22 juillet 1956 à la Kenting Aviation Limited. A cette époque, les dispositions pertinentes du *Règlement sur les services aériens commerciaux*¹ étaient les suivantes:

3. (1) Les transporteurs aériens sont classifiés comme suit:

a) Transporteurs aériens nationaux:

¹ C.P. 1954-2032. [Codification 1955, p. 31.]

Class 4—Charter Air Carriers

Air Carriers who offer public transportation of persons or goods by aircraft from a designated base, at a toll per mile or per hour for the charter of the entire aircraft, or at such other tolls as may be permitted by the Board.

Class 9—International Non-Scheduled Air Carriers

Domestic and foreign air carriers who operate between Canada and any other State, any commercial air service authorized to be performed by domestic air carriers in Classes 2, 3, 4, 5 and 7; such air carriers shall be designated as Classes 9-2, 9-3, 9-4, 9-5 and 9-7 air carriers.

4. The Board may establish groups of air carriers within any or all of the Classes of Air Carriers set out in section 3 on the basis of the loads or weights of aircraft to be employed by air carriers in each group so established, or on such other basis as in the opinion of the Board may be required and may allocate or re-allocate any air carrier to such group as the Board may deem appropriate.

5. (1) Commercial air services shall be classified in classes corresponding to the services operated by air carriers classified under section 3, and where the Board has established groups of air carriers within all or any of the classes of air carriers in pursuance of section 4, such commercial air services shall be established in the groups corresponding to the services operated by the air carriers so grouped.

7. (1) No air carrier shall operate a commercial air service in any class for which it is not authorized; . . .

(2) No air carrier shall operate a commercial air service in any group for which it is not authorized if the Board has established such groups; . . .

Pursuant to the authority given it by section 4 of the *Commercial Air Services Regulations*, the Air Transport Board had established groups² as follows:

1. THAT for the purposes of this General Order, disposable load means gross weight of the aircraft minus operational weight empty.

² A.T.B. General Order 6/52, SOR/52-280.

Classe 4—Transporteurs aériens à services de frètement

Transporteurs aériens qui offrent, d'une base désignée, un service de transport public, par aéronef, des personnes ou des marchandises, contre une taxe au mille ou à l'heure applicable au frètement d'un aéronef entier, ou contre toute autre taxe que la Commission peut permettre.

Classe 9—Transporteurs aériens à services internationaux sans horaire fixe

Transporteurs aériens nationaux et étrangers qui exploitent, entre le Canada et un autre État quelconque, des services aériens commerciaux du genre de ceux que les transporteurs aériens nationaux des classes 2, 3, 4, 5 et 7 sont autorisés à exploiter; ces transporteurs internationaux sont désignés comme étant des transporteurs aériens des classes 9-2, 9-3, 9-4, 9-5 et 9-7.

4. La Commission peut diviser toute classe ou toutes les classes de transporteurs aériens définies à l'article 3 en groupes de transporteurs, en se basant sur la charge ou le poids des aéronefs à utiliser par les transporteurs aériens dans chaque groupe ainsi établi, ou sur tout autre critère qu'elle juge utile d'établir, et elle peut classer ou reclasser tout transporteur aérien dans le groupe qu'elle juge approprié.

5. (1) Les services aériens commerciaux appartiennent aux classes correspondant aux services exploités par les transporteurs aériens dont la classification a été établie à l'article 3, et lorsque la Commission, en vertu de l'article 4, a établi des groupes de transporteurs aériens au sein d'une classe quelconque ou de toutes les classes de transporteurs aériens, les services aériens commerciaux appartiennent aux groupes correspondant aux services exploités par ces divers groupes de transporteurs aériens.

7. (1) Nul transporteur aérien ne peut exploiter de service aérien commercial relevant d'une classe pour laquelle il n'est pas autorisé; . . .

(2) Nul transporteur aérien ne peut exploiter de service aérien commercial relevant d'un groupe pour lequel il n'est pas autorisé, si la Commission a établi de tels groupes; . . .

En conformité des pouvoirs conférés par l'article 4 du *Règlement sur les services aériens commerciaux*, la Commission des transports aériens a établi deux groupes² décrits de la manière suivante:

1. QU'aux fins de la présente ordonnance générale, l'expression «charge disponible» signifie le poids brut de l'aéronef moins le poids à vide d'utilisation.

² Ordonnance générale A.T.B. 6/52, DORS/52-280.

2. THAT Class 4 Charter air carriers be and the same are hereby divided into three groups as follows:

2.1 Group A:—Class 4 air carriers who operate one or more aircraft each of which has a disposable load in excess of 6,000 pounds.

2.2 Group B:—Class 4 air carriers who operate one or more aircraft each of which has a disposable load in excess of 1,100 pounds but not greater than 6,000 pounds.

2.3 Group C:—Class 4 air carriers who operate one or more aircraft each of which has a disposable load not greater than 1,100 pounds.

The domestic licence issued to Kenting herein authorized Kenting Aviation Limited to operate a Class 4, Groups A and B service within Canada from a base at Toronto. The international licence authorized the operation of a Class 9-4 service from a base at Toronto and contained the following provision, not contained in the domestic licence:

7. The licensee is restricted to the operation of aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels in excess of 2,500 pounds.

Thus, initially Kenting Aviation Limited was licensed to operate a domestic charter service with aircraft having a disposable load in excess of 1,100 pounds and an international charter service with aircraft having a maximum authorized take-off weight in excess of 2,500 pounds.

On March 22, 1963 General Order No. 36/63 revoked General Order No. 6/52 and substituted the following groups for Class 4 Charter air carriers:

Group A:—Class 4 air carriers who operate one or more aircraft each of which has a maximum authorized take-off weight on wheels in excess of 18,000 pounds.

Group B:— . . . in excess of 2,500 pounds but not greater than 18,000 pounds.

Group C:— . . . not greater than 2,500 pounds.

This Order appears not to have been published in the *Canada Gazette*.

On August 6, 1965 new *Commercial Air Services Regulations*³ were adopted. The revoked sections 3, 4 and 5 were re-enacted without change and section 7 was re-enacted as section

³ SOR/65-369.

2. QUE les transporteurs par air à services de frètement (classe 4) soient par les présentes divisés en trois groupes comme suit:

2.1 Groupe A: Transporteurs par air de la classe 4 qui exploitent un ou plusieurs aéronefs ayant chacun une charge disponible dépassant 6,000 livres.

2.2 Groupe B: Transporteurs par air de la classe 4 qui exploitent un ou plusieurs aéronefs ayant chacun une charge disponible dépassant 1,100 livres mais ne dépassant pas 6,000 livres.

2.3 Groupe C: Transporteurs par air de la classe 4 qui exploitent un ou plusieurs aéronefs ayant chacun une charge disponible ne dépassant pas 1,100 livres.

Le permis national accordé à la Kenting Aviation Limited l'autorisait à exploiter un service aérien de la classe 4, groupes A et B, à l'intérieur du Canada, à partir d'une base située à Toronto. Le permis international l'autorisait à exploiter un service de la classe 9-4 d'une base située à Toronto et contenait la disposition suivante qui ne figurait au permis national:

[TRADUCTION] 7. Le détenteur du permis ne pourra exploiter que des aéronefs dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, sera supérieur à 2,500 livres.

Ainsi la Kenting Aviation Limited avait à l'origine obtenu un permis d'exploitation d'un service national de frètement aérien pour des aéronefs ayant une charge utile supérieure à 1,100 livres et un service international de frètement aérien pour des avions ayant un poids maximal autorisé au décollage supérieur à 2,500 livres.

Le 22 mars 1963, l'ordonnance générale numéro 36/63 révoqua l'ordonnance générale numéro 6/52 et substitua les groupes suivants à la classe 4 des transporteurs aériens à services de frètement:

[TRADUCTION] Groupe A:—Transporteurs aériens de la classe 4 qui exploitent un ou plusieurs aéronefs ayant chacun un poids maximal autorisé au décollage, sur roues, supérieur à 18,000 livres.

Groupe B:— . . . supérieur à 2,500 livres, mais ne dépassant pas 18,000 livres.

Groupe C:— . . . ne dépassant pas 2,500 livres.

Il semble que cette ordonnance n'ait pas été publiée dans la *Gazette du Canada*.

Le 6 août 1965, un nouveau *Règlement sur les services aériens commerciaux*³ fut adopté. Les articles 3, 4 et 5 alors révoqués furent rétablis sans modification et l'article 7 fut réintroduit

³ DORS/65-369.

12 but not otherwise changed. These new regulations appear not to have had any material effect on either licence in any relevant particular.

On June 11, 1969, the *Commercial Air Services Regulations* were extensively amended⁴. General Order 36/63 was not rescinded but the new Regulations provided:

4A. The groups for commercial air services based on the weight of the aircraft used in the operation of the service are as follows:

(a) Group AA, being commercial air services operated with fixed or rotating wing aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels in excess of 35,000 pounds;

(b) Group A, being commercial air services operated with fixed or rotating wing aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels in excess of 18,000 pounds but not greater than 35,000 pounds;

(c) Group B, being commercial air services operated with fixed wing aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels in excess of 2,500 pounds but not greater than 18,000 pounds;

(e) Group C, being commercial air services operated with fixed wing aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels not greater than 2,500 pounds; and

Paragraphs (d) and (f) established Groups BRW and CRW, being rotating wing aircraft in the 3,500 to 18,000 pound range and under 3,500 pounds respectively.

There is nothing in the material before us indicating any specific amendment to the licences ensuing upon either General Order 36/63 or SOR/69-265; however, it would appear, from later events that the domestic licence was now regarded as covering Groups AA and C as well as the Groups A and B expressed to be covered in it. The international licence contained the express provision that coincidentally excluded Group C but it, too, appears to have been regarded as covering Group AA as well as Groups A and B.

comme article 12 sans autre modification. Ce nouveau règlement semble n'avoir eu aucun effet important sur les conditions principales de ces permis.

^a Le 11 juin 1969, le *Règlement sur les services aériens commerciaux* fut considérablement modifié⁴. L'ordonnance générale 36/63 ne fut pas abrogée, mais le nouveau Règlement prévoyait que:

4A. La répartition en groupes des services aériens commerciaux, fondée sur le poids des aéronefs utilisés, est la suivante:

^c a) Groupe AA: Services aériens commerciaux exploités au moyen d'aéronefs à voilure fixe ou à voilure tournante dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 35,000 livres;

^d b) Groupe A: Services aériens commerciaux exploités au moyen d'aéronefs à voilure fixe ou à voilure tournante dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 18,000 livres mais ne dépasse pas 35,000 livres;

^e c) Groupe B: Services aériens commerciaux exploités au moyen d'aéronefs à voilure fixe dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 2,500 livres mais ne dépasse pas 18,000 livres;

^f e) Groupe C: Services aériens commerciaux exploités au moyen d'aéronefs à voilure fixe dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, ne dépasse pas 2,500 livres, et

^g Les alinéas d) et f) créaient les groupes BRW et CRW, pour les aéronefs à voilure tournante pesant de 3,500 livres à 18,000 livres ou moins de 3,500 livres respectivement.

ⁱ Rien dans le dossier soumis n'indique des modifications particulières des permis à la suite de l'ordonnance générale 36/63 ou DORS/69-265; il semble cependant vu les événements ultérieurs, que le permis national fut considéré alors comme couvrant les groupes AA et C au même titre que les groupes A et B qui y étaient expressément mentionnés. Le permis international comprenait une disposition expresse qui entraînait l'exclusion du groupe C, mais ce permis semble aussi avoir été considéré comme couvrant le groupe AA ainsi que les groupes A et B.

⁴ SOR/69-265.

⁴ DORS/69-265.

On May 5, 1972 the Canadian Transport Commission made new regulations, entitled the *Air Carrier Regulations*⁵, which, *inter alia*, rescinded General Order 36/63 and provided:

3. (1) The following classes of commercial air services are established for the purposes of these Regulations:

(d) *Class 4*: Charter commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that offers public transportation, on reasonable demand, of persons or goods from the base specified in the licence issued for that commercial air service or the base declared by the Committee to be the protected base for that commercial air service at a toll per mile or per hour for the charter of an entire aircraft, or at such other tolls as may be allowed by the Committee, and includes recreational flying;

(k) *Class 9-4*: International Charter commercial air service, being a service that is operated by an air carrier using

- a) Group A, B or C aircraft, or
- b) subject to obtaining a permit as required by Part IV, Group D, E, F, G or H aircraft,

from the base specified in the licence issued for that commercial air service and that offers public transportation, on reasonable demand of persons or goods between places in Canada and places in any other country, at a toll per mile or per hour for the charter of the entire aircraft, or at such other tolls as may be allowed by the Committee;

(2) An air carrier licensed to operate a commercial air service of a class established by subsection (1) is allocated the same class as that commercial air service.

4. (1) Each class of commercial air service established by subsection 3(1) is divided, on the basis of the weight of the aircraft authorized to be operated, into the following groups:

(a) commercial air services operated with fixed wing aircraft,

- (i) *Group A*, having a maximum authorized take-off weight on wheels not greater than 4,300 pounds,
- (ii) *Group B*, having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 4,300 pounds but not greater than 7,000 pounds,
- (iii) *Group C*, having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 7,000 pounds but not greater than 18,000 pounds,

⁵ SOR/72-145.

Le 5 mai 1972, la Commission canadienne des transports établit de nouveaux règlements, sous le titre de *Règlement sur les transporteurs aériens*⁵, qui, notamment, abrogeait l'ordonnance générale 36/63 et prévoyait que:

3. (1) Aux fins de l'application du présent règlement, sont établies les classes de services aériens commerciaux ci-après:

b d) *Classe 4*: Service aérien commercial d'affrètement, exploité entièrement au Canada, qui offre, si la demande est suffisante, le transport en commun par aéronef des personnes et des marchandises à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service ou de la base que le Comité a déclarée base protégée aux fins de ce service, moyennant un taux calculé au mille ou à l'heure pour l'affrètement de l'aéronef entier, ou moyennant tout autre taux que peut permettre le Comité et qui comprend les vols récréatifs;

d k) *Classe 9-4*: Service aérien commercial d'affrètement international, exploité par un transporteur aérien qui utilise

- a) des aéronefs des groupes A, B ou C, ou
- b) des aéronefs des groupes D, E, F, G ou H, sous réserve de l'obtention préalable d'une autorisation, en application de la Partie IV,

e à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service et qui offre, si la demande est suffisante, le transport en commun de personnes ou de marchandises entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre État, moyennant un taux calculé au mille ou à l'heure pour l'affrètement de l'aéronef entier, ou moyennant tout autre taux que peut permettre le Comité; et [DORS 72/226]

g (2) Un transporteur aérien muni d'un permis d'exploitation d'un service aérien commercial d'une classe établie au paragraphe (1) est désigné par la même classe que ce service.

h 4. (1) Chacune des classes de services aériens commerciaux établies au paragraphe 3(1) se subdivise en groupes d'après le poids de l'aéronef dont l'exploitation est autorisée de la façon suivante:

a) les services aériens commerciaux exploités au moyen d'aéronefs à voilure fixe du

- i (i) *Groupe A*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, ne dépasse pas 4,300 livres,
- ii (ii) *Groupe B*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 4,300 livres mais ne dépasse pas 7,000 livres,
- iii (iii) *Groupe C*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 7,000 livres mais ne dépasse pas 18,000 livres,

⁵ DORS/72-145.

(iv) *Group D*, having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 18,000 pounds but not greater than 35,000 pounds,

(v) *Group E*, having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 35,000 pounds but not greater than 75,000 pounds,

(vi) *Group F*, having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 75,000 pounds but not greater than 150,000 pounds,

(vii) *Group G*, having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 150,000 pounds but not greater than 350,000 pounds, and

(viii) *Group H*, having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 350,000 pounds, and

(2) An air carrier licensed to operate a commercial air service of a group referred to in subsection (1) is allocated to the same group as that commercial air service.

By a series of amendments both licences had been duly endorsed to substitute Kenting Aircraft Ltd. (hereinafter called "Kenting") as licensee. On September 8, 1972 the secretary of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission wrote to Kenting Aircraft Ltd., in respect of the domestic licence only, as follows:

As you are aware, Section 4 of the Air Carrier Regulations, dated May 5, 1972 Registration No. SOR/72-145, establishes new groups for aircraft based on their maximum authorized take-off weight on wheels for commercial air service operations.

It is now proposed to amend all Class 4 charter licences to reflect the new grouping(s). The new grouping(s) to be authorized by the above licence is (are) intended to cover all the aircraft now operated under its authority, based on your current charter tariff on file with the Canadian Transport Commission. On the reverse of this letter there is a table showing the aircraft types listed in your charter tariff and the new groups to which they belong.

You are required to indicate in the third column on the reverse of this letter by an "O" if you own an aircraft of the type shown, and by the letter "L" if all aircraft shown are leased. The duplicate of this letter must be signed by an authorized signing officer of the licensee and returned to this Committee not later than October 9, 1972 and concurrently, you may make representation with respect to this proposal.

The following reply, dated October 6, 1972, was made on behalf of Kenting, by Edwin T. Nobbs, Q.C. It was accompanied by the return of the duplicate letter showing that Kenting owned or

(iv) *Groupe D*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 18,000 livres mais ne dépasse pas 35,000 livres,

(v) *Groupe E*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 35,000 livres mais ne dépasse pas 75,000 livres,

(vi) *Groupe F*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 75,000 livres mais ne dépasse pas 150,000 livres,

(vii) *Groupe G*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 150,000 livres mais ne dépasse pas 350,000 livres, et

(viii) *Groupe H*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 350,000 livres, et

(2) Un transporteur aérien muni d'un permis d'exploitation d'un service aérien commercial exploité au moyen d'aéronefs d'un groupe défini au paragraphe (1) est désigné par ce même groupe.

A la suite d'une série de modifications, les deux permis furent dûment endossés de manière à substituer le nom de Kenting Aircraft Ltd. (ci-après appelée «Kenting») comme leur détenteur. Le 8 septembre 1972, le secrétaire du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports écrivit à la Kenting Aircraft Ltd. au sujet du permis national seulement; voici un extrait de cette lettre:

[TRADUCTION] Comme vous le savez sans doute, l'article 4 du Règlement sur les transports aériens, en date du 5 mai 1972, enregistré sous le numéro DORS/72-145, établit de nouveaux groupes d'aéronefs selon leur poids maximal autorisé au décollage, sur roues, pour l'exploitation de services commerciaux aériens.

On propose maintenant de modifier tous les permis relatifs aux services d'affrètement de la classe 4 pour refléter les nouveaux groupements. Les nouveaux groupements qu'autorisera le permis susmentionné ont pour but de couvrir tous les aéronefs actuellement exploités en vertu de ce permis, sur la base de votre tarif d'affrètement actuel déposé à la Commission canadienne des transports. Au verso de cette lettre, vous trouverez un tableau indiquant les différents types d'aéronefs inscrits sur votre tarif d'affrètement et les nouveaux groupes auxquels ils appartiennent.

Veuillez inscrire dans la troisième colonne, au verso de cette lettre, la lettre «O» si vous êtes propriétaire d'un aéronef du type décrit et la lettre «L» si vous louez tous les aéronefs inscrits. Une copie de cette lettre devra être signée par un représentant autorisé du détenteur du permis et renvoyée au comité avant le 9 octobre 1972; vous pourrez en même temps présenter vos observations à l'égard de cette proposition.

Le 6 octobre 1972, M^e Edwin T. Nobbs, c.r., répondit à cette lettre au nom de la Kenting. A sa réponse était jointe une copie de la lettre précitée indiquant que la Kenting était proprié-

had under lease aircraft in Groups B, C, D and E.

We act as solicitors for Kenting Aviation Ltd. (hereinafter referred to as "Kenting Aviation").

We are enclosing herewith a copy of your letter of September 8th to Kenting Aviation duly completed and executed by the Company.

Pursuant to the last paragraph of your said letter, we wish to make the following representations on behalf of Kenting Aviation, namely:

I—Proposed Groupings

It would appear that the Air Transport Committee proposes to allot Groups B, C, D and E to Kenting Aviation under the new groupings of aircraft established by the Air Carrier Regulations. Kenting Aviation submits that it is entitled to be allotted Groups A, B, C, D, E, F, G and H, and in support thereof, states as follows:

1. Kenting Aviation is not at the present time restricted in regard to the type or size of aircraft which it may operate. The said authority includes aircraft in the new Groups A, B, C, D, E, F, G and H.

2. On September 24th, 1971, Kenting Aviation received a letter from the Air Transport Committee wherein the Company was allocated Groups A, B, C, D, E, F, G and H under the proposed new groupings of aircraft.

3. Kenting Aviation has operated substantial charter commercial air services from its base at Toronto since 1956.

In particular, the operation of "large" aircraft has formed an integral [sic] part of the charter operations of Kenting Aviation since their inception.

4. In 1961, Kenting Aviation acquired Douglas DC-4 type aircraft and has operated these type of aircraft since that time.

5. Kenting Aviation has been studying the acquisition of aircraft larger than the Douglas DC-4 for the past several years. During the past twenty months these studies have been intensified. A special task force headed by the General Manager of Kenting Aviation has devoted substantial time and money relating to large aircraft projects.

As an example of such studies, at the time Kenting tendered to continue to provide services to the Federal Government under the Ice Reconnaissance Contract, (November, 1971), Kenting Aviation proposed to operate Lockheed Electra type aircraft. In conjunction with such operation, Kenting Aviation also had planned to operate Lockheed Electra type aircraft in its general charter service.

Kenting Aviation acquired options to purchase Lockheed Electra aircraft in conjunction with this project. Due to the fact that Kenting Aviation was unsuccessful in its bid to continue to provide the said Ice Reconnaissance services, Kenting Aviation was forced to delay the institution of the Lockheed Electra general charter services. However, Kenting Aviation does intend to provide general charter services using Lockheed Electra or similar type aircraft within the reasonable foreseeable future.

taire d'aéronefs du groupe B, C, D et E, ou les avait en location.

[TRADUCTION] Nous agissons en tant qu'avocats de la Kenting Aviation Ltd. (ci-après appelée «Kenting Aviation»).

Vous trouverez ci-jointe une copie de votre lettre du 8 septembre à la Kenting Aviation, dûment remplie et signée par la compagnie.

En conformité du dernier paragraphe de votre lettre, voici les observations que nous souhaitons présenter au nom de la Kenting Aviation:

I—Groupements proposés

Il semble que le Comité des transports aériens propose d'attribuer à la Kenting Aviation les groupes B, C, D et E selon les nouveaux groupements d'aéronefs établis par le Règlement sur les transports aériens. La Kenting Aviation soutient avoir le droit de se voir attribuer les groupes A, B, C, D, E, F, G et H, prétention qu'elle fonde comme suit:

1. La Kenting Aviation n'est actuellement soumise à aucune restriction quant aux types ou dimensions des aéronefs qu'elle est autorisée à exploiter. Ladite autorisation couvre des aéronefs appartenant aux nouveaux groupes A, B, C, D, E, F, G et H.

2. Le 24 septembre 1971, la Kenting Aviation reçut une lettre du comité des transports aériens indiquant que ce dernier lui attribuait les groupes A, B, C, D, E, F, G et H selon les nouveaux groupements d'aéronefs proposés.

3. Depuis 1956, la Kenting Aviation a exploité d'importants services aériens d'affrètement à partir de sa base à Toronto.

En particulier, l'exploitation de «gros» avions a fait intégralement partie des opérations d'affrètement de la Kenting Aviation, depuis leur début.

4. En 1961, la Kenting Aviation a acquis des avions du type Douglas DC-4 et en exploite depuis cette date.

5. Depuis plusieurs années, la Kenting Aviation examine la possibilité d'acquérir des avions plus importants que les Douglas DC-4. Au cours des vingt derniers mois, ces études se sont intensifiées. Un groupe d'étude spécial présidé par le directeur général de la Kenting Aviation a consacré un temps considérable et des sommes importantes à ce projet.

Par exemple, lors d'une soumission pour la continuation des services rendus au gouvernement fédéral aux termes du contrat de reconnaissance des glaces (novembre 1971), la Kenting Aviation proposa d'utiliser des avions du type Lockheed Electra. La Kenting Aviation avait aussi prévu, en relation avec cette opération, d'utiliser ce type d'appareils pour ses services généraux d'affrètement.

La Kenting Aviation acquit à cette occasion des options d'achat d'avions Lockheed Electra. La Kenting Aviation n'obtint pas l'adjudication du contrat de continuation des services de reconnaissance des glaces et fut donc forcée de retarder l'organisation de services généraux d'affrètement par Lockheed Electra. La Kenting Aviation a cependant l'intention de fournir des services généraux d'affrètement par avions de type Lockheed Electra ou de types similaires dans un avenir assez proche.

Kenting Aviation has also been studying the use of Lockheed Hercules 130 type aircraft and this study is in its final stages. At the present time, the said study indicates a requirement for Kenting Aviation's contemplated use of such aircraft.

6. Kenting Aviation is a large and diversified commercial air service Company with substantial assets allocated and available for the expansion of its existing "large" aircraft charter operations. The development of Kenting Aviation has at all times been prefaced upon its authority to operate "large" aircraft, particularly during the past 20 months.

7. In addition to the preservation of the "large" aircraft groupings, Kenting Aviation also wishes to preserve the A grouping. Although Kenting Aviation neither owns nor leases Group A aircraft at the present time, Kenting Aviation has operated such aircraft in the past.

Kenting Aviation intends to acquire a Cessna/180 type aircraft (Group A) within the next two months.

8. It is submitted that having regard to the facts set out above:

(a) It would be improper and inequitable to now alter the groupings allocated pursuant to paragraph 2 above.

(b) Kenting Aviation is one of the initial charter commercial air services in Canada to operate four engine aircraft.

(c) The present and future development of Kenting Aviation relates directly to its authority to operate aircraft in Groups F, G and H.

(d) In denying Kenting Aviation the right to operate Groups F, G and H aircraft, the Air Transport Committee would be arbitrarily reducing the existing authorities of Kenting Aviation causing irreparable damage to Kenting Aviation without providing any corresponding benefit to the public. Indeed, the public will be deprived of commercial air services which are now at their disposal.

The amendment of the licence of Kenting Aviation in regard to the groupings proposed by the Air Transport Committee would clearly be contrary to the public interest and would not be required by the public convenience and necessity. On the other hand, the additional allocation of Groups A, F, G and H aircraft to such licence would clearly be in the public interest and is required by the public convenience and necessity.

II—Ownership of Group C Aircraft

III—Ownership or Lease of Groups A, F, G and H Aircraft

Kenting Aviation neither owns nor leases Groups A, F, G and H type aircraft at the present time.

As stated above, it would be in the public interest to allocate the A, F, G and H groupings to Kenting Aviation.

Due to the fact that under its existing authority, Kenting Aviation is not required to own or lease a Group A type

La Kenting Aviation a aussi étudié la possibilité d'utiliser des avions du type Lockheed Hercules 130 et ses études en sont à leur phase finale. Pour le moment, ladite étude indique la nécessité pour la Kenting Aviation d'utiliser de tels avions, comme elle l'avait envisagé.

a 6. La Kenting Aviation est une compagnie de services aériens commerciaux importante et diversifiée, dont une large partie de l'actif est affectée et réservée à l'expansion de ses opérations actuelles d'affrètement de «gros» avions. L'expansion de la Kenting Aviation a de tout temps, et en particulier au cours des vingt derniers mois, été fondée sur la possibilité d'exploiter de «gros» avions.

7. En plus du maintien des groupements portant sur les «gros» avions, la Kenting Aviation souhaite aussi garder le groupement A. Bien qu'actuellement la Kenting Aviation ne possède ni ne loue d'avions du groupe A, elle en a déjà exploité.

c La Kenting Aviation a l'intention d'acquérir un avion du type Cessna 180 (groupe A) dans les deux prochains mois.

8. On soutient donc que vu les faits susmentionnés:

d a) Il serait inopportun et injuste de modifier maintenant les groupements attribués en conformité du paragraphe 2 précité.

b) La Kenting Aviation est une des premières entreprises de services aériens commerciaux d'affrètement au Canada à avoir utilisé des quadrimoteurs.

e c) L'état actuel et l'expansion future de la Kenting Aviation dépendent directement de la possibilité d'exploiter des avions appartenant aux groupes F, G et H.

d) En retirant à la Kenting Aviation le droit d'exploiter des avions appartenant aux groupes F, G et H, le comité des transports aériens réduirait arbitrairement les autorisations dont dispose actuellement la Kenting Aviation et lui causerait ainsi un dommage irréparable sans fournir pour autant au public d'avantages équivalents. De fait, le public serait ainsi privé de services aériens commerciaux dont il dispose actuellement.

g La modification du permis de la Kenting Aviation, en ce qui concerne les groupements proposés par le Comité des transports aériens, serait nettement contraire à l'intérêt public et n'est aucunement requise pour la commodité et le besoin du public. Par contre, ajouter à ce permis l'autorisation d'exploiter des avions des groupes A, F, G et H serait manifestement dans l'intérêt du public et une telle modification est en fait requise pour la commodité et les besoins du public.

II—Propriété d'avions du groupe C

III—Propriété ou location d'avions appartenant aux groupes A, F, G et H

A l'heure actuelle, la Kenting Aviation ne possède ni ne loue d'avions du type décrit dans les groupes A, F, G et H.

Comme nous l'avons déjà mentionné, il serait dans l'intérêt du public d'attribuer les groupements A, F, G et H à la Kenting Aviation.

Puisqu'aux termes du permis existant, la Kenting Aviation n'est pas obligée de posséder ni de louer d'avions appartenant

aircraft, and for the additional reasons set out in Part I above, it is submitted that Kenting Aviation should not be required to own or lease Group A type aircraft in order to maintain its A grouping.

In addition to the above, it is submitted that Kenting Aviation should not be required to own or lease aircraft of Groups F, G and H in order to maintain its allocation of the said groupings for the following reasons:

(a) Kenting Aviation is not required to own or lease Groups F, G and H type aircraft under its existing authority.

(b) Due to the nature of the market for aircraft of the size of Groups F, G and H, together with the cost of such aircraft, it would not be economically sound to establish artificial time parameters [*sic*] within which Kenting Aviation would have to acquire such aircraft. On the other hand, the fact that Kenting Aviation has been a participant in the "large" aircraft charter market for over fifteen years, and is basing its development upon such market is clear from the evidence set out in Part I above.

In regard to the method of acquiring aircraft of Groups F, G and H, Kenting Aviation repeats its submission set out in Part II above and requests that it be permitted to lease such aircraft at the relevant time should the circumstances so dictate.

If you should require any further or additional information in regard to any of the above representations, please do not hesitate to contact me.

Yours very truly,

ETN:lgr
Encl.

Edwin T. Nobbs, Q.C.

On April 30, 1973 the Air Transport Committee made Order No. 1973-A-371 with respect to the domestic licence only. The operative provisions were:

IT IS ORDERED THAT:

a) Licence No. A.T.B. 793/56(C) is hereby amended by deleting therefrom Groups A and B aircraft (old grouping) and substituting therefor Groups A,B,C,D,E,F,G and H aircraft (new grouping);

b) Groups A,F,G and H of the said Licence are suspended for a period of one year or until such time as the Licensee provides evidence that it is ready, willing and able to provide service in these suspended groups, whichever is the lesser.

c) Failure by the Licensee to comply with b) above within one year from the date of this Order will result in the immediate cancellation of the authority without further notice.

This Order shall form part of Licence No. A.T.B. 793/56(C) and shall remain attached thereto.

On November 20, 1973, Kenting entered into an agreement with Roy T. Moore to sell its

nant au groupe A, et compte tenu des autres motifs énoncés à la partie I des présentes, nous estimons que Kenting Aviation ne devrait pas être obligée de posséder ni de louer des avions du type décrit au groupe A pour être en mesure de maintenir son groupement A.

^a En outre, nous estimons que la Kenting Aviation ne devrait pas être obligée de posséder ni de louer des avions des groupes F, G et H pour pouvoir conserver l'attribution de ces groupements et ce, pour les raisons suivantes:

a) aux termes du permis existant, la Kenting Aviation n'est pas obligée de posséder ni de louer des avions appartenant aux groupes F, G et H.

b) en raison de la nature des débouchés pour les avions dont les dimensions correspondent aux groupes F, G et H, et compte tenu du coût de ces avions, il ne serait pas raisonnable, d'un point de vue économique, de fixer des délais artificiels dans lesquels la Kenting Aviation serait tenue d'en faire l'acquisition. Par contre, il ressort clairement des faits énoncés à la partie I des présentes que la Kenting Aviation s'occupe déjà depuis plus de quinze ans de l'affrètement de «gros» avions, et qu'elle fonde son expansion sur ce marché.

^d En ce qui concerne la méthode d'acquisition d'avions des groupes F, G et H, la Kenting Aviation reprend ses prétentions énoncées à la partie II des présentes et demande l'autorisation de louer de tels avions en temps voulu, si les circonstances l'exigent.

^e Si vous souhaitez obtenir des renseignements supplémentaires au sujet des observations soumises par les présentes, n'hésitez pas à m'en faire part.

Veillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués,

ETN: lgr

Edwin T. Nobbs, c.r.

^f p.j.

Le 30 avril 1973, le Comité des transports aériens rendit l'ordonnance n° 1973-A-371 portant seulement sur le permis national. En voici le dispositif:

IL EST ORDONNÉ CE QUI SUIT:

a) Le permis n° A.T.B. 793/56(C) est par les présentes modifié en y supprimant les aéronefs des groupes A et B (ancien groupement) et en les remplaçant par les aéronefs des groupes A, B, C, D, E, F, G et H (nouveau groupement).

b) Les groupes A, F, G et H dudit permis sont suspendus pour une période d'un an ou jusqu'au moment où le titulaire fournira la preuve qu'il est prêt, disposé et apte à assurer le service dans ces groupes suspendus, en prenant en considération la période la plus courte.

ⁱ c) Si, dans un délai d'un an à dater de la présente ordonnance, le titulaire néglige de se conformer à la prescription b) ci-dessus, l'autorisation sera immédiatement supprimée sans préavis.

La présente ordonnance doit faire partie du permis n° A.T.B. 793/56(C) et y demeurer annexée.

^j Le 20 novembre 1973, la Kenting conclut une entente avec Roy T. Moore pour vendre son

commercial air service business to a company to be incorporated. Notice of this agreement was sent to the Commission under cover of a letter dated December 4, 1973, reading as follows:

Pursuant to Section 20(1) of the Air Carrier Regulations and the Guidelines issued by the Air Transport Committee we are enclosing herewith six copies of a Notice of the above proposed transaction.

We have only enclosed one copy of each of the schedules and financial documentation. If you should require additional copies, please do not hesitate to contact me.

The purchasing company is now in the process of being incorporated and we will advise [sic] you within the next 10 days as to the name of the said company. The details of incorporation have already been set out in the Application together with the undertaking to file copies of the actual incorporation documents with you.

On November 30, 1973 the Commission wrote Kenting raising, for the first time, the new groupings in respect of the international licence, as follows:

As you are aware, Section 4 of the Air Carrier Regulations, dated May 5, 1972, Registration No. SOR/72-145, established new groups for aircraft based on their maximum authorized take-off weight on wheels for commercial air service operations. By this time your Class 4 Charter licence(s) has been or is in the process of being amended to reflect the new groupings.

It is now proposed to amend your complementary Class 9-4 International Charter licence to correspond to the new groupings authorized by your Class 4 Charter licence from the same base. However, before doing so, the Committee would appreciate your comments on this proposal. You are requested to reply on or before January 7, 1974.

No reply was made to this letter.

On April 18, 1974 Kenting's solicitor, by telex, requested a six month extension of the period of suspension of Groups A,F,G and H in respect of the domestic licence in view of the fact that the Air Transport Committee had not yet rendered a decision of the application for approval of the proposed sale to Moore's company. This request was refused. On April 30, Mr. Nobbs, signed as "solicitor for Kenting Aircraft Limited and Roy T. Moore" dispatched

entreprise de services aériens commerciaux à une compagnie devant être constituée. Un avis de cette entente fut envoyé à la Commission sous couvert d'une lettre datée du 4 décembre 1973; en voici un extrait:

[TRADUCTION] En conformité de l'article 20(1) du Règlement sur les transporteurs aériens et des directives données par le Comité des transports aériens, nous joignons à la présente six copies d'un avis de l'opération envisagée, telle que décrite ci-dessus.

Nous n'avons joint qu'une seule copie de chacune des annexes et autres documents comptables. Si des copies supplémentaires vous étaient nécessaires, n'hésitez pas à m'en faire part.

Les formalités de constitution de la compagnie acheteuse sont maintenant en cours et nous vous informerons dans les 10 prochains jours du nom de cette compagnie. Les modalités de la constitution de la compagnie ont déjà été énoncées dans la demande ainsi que l'engagement de notre part de vous faire parvenir des copies des documents relatifs à la constitution dès qu'elle sera effective.

Le 30 novembre 1973, la Commission écrivit à la Kenting et mentionna pour la première fois les nouveaux groupements relatifs au permis international; voici un extrait de cette lettre:

[TRADUCTION] Comme vous le savez sans doute, l'article 4 du Règlement sur les transporteurs aériens, en date du 5 mai 1972, enregistré sous le numéro DORS/72-145, a établi de nouveaux groupes d'avions fondés sur le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, pour les opérations de services aériens commerciaux. Votre permis d'affrètement de la classe 4 a été modifié ou est actuellement en cours de modification en conformité de cette nouvelle situation.

Nous nous proposons maintenant de modifier votre permis international d'affrètement, de la classe 9-4, pour le faire correspondre aux nouveaux groupements autorisés par votre permis d'affrètement de la classe 4, à partir de la même base. Cependant, avant de le faire, le Comité apprécierait vos commentaires sur une telle proposition. Nous vous demandons de répondre au plus tard le 7 janvier 1974.

Cette lettre resta sans réponse.

Le 18 avril 1974, l'avocat de la Kenting demanda par télex une prorogation de six mois de la période de suspension des groupes A, F, G et H pour le permis national, au motif que le Comité des transporteurs aériens n'avait pas encore rendu de décision sur la demande d'approbation de la vente à la compagnie de Moore telle qu'elle était envisagée. Cette demande fut rejetée. Le 30 avril, M^e Nobbs, à titre d'avocat de la Kenting Aircraft Limited et de Roy T.

the following telex to the Commission⁶:

PURSUANT TO ORDER 1973-A-371 GROUPS A F G AND H OF LICENCE 793/56(C) WERE SUSPENDED UNTIL APRIL 30/74 OR UNTIL LICENCES PROVIDED ATC WITH EVIDENCE IT WAS READY, READY AND WILLING TO PROVIDE SERVICES IN THESE SUSPENDED GROUPS. ATC ADVISED BY KENTING AIRCRAFT LIMITED (KENTING) IN ITS LETTER OF OCT 6/72 THAT IT INTENDED TO OPERATE LARGER MORE SOPHISTICATED TYPE AIRCRAFT THAN ITS CURRENT DC4 TYPE AIRCRAFT. DURING DEC /73 KENTING AND A COMPANY TO BE INCORPORATED IN WHICH KENTING AND ROY T MOORE WOULD EACH HAVE A SHARE INTEREST (THE COMPANY) SERVED NOTICE UPON THE ATC THAT KENTING INTENDED TO SELL ITS TORONTO BASE ASSETS AND TRANSFER ITS TORONTO CHARTER LICENCES TO THE COMPANY ON APRIL 30/74. IN THE NOTICE KENTING AND THE COMPANY ALSO ADVISED THE ATC THAT THE COMPANY 'PROPOSES TO MODERNIZE AND UP DATE THE HEAVY AIRCRAFT DIVISION'.

DUE TO THE FACT THAT NEITHER KENTING NOR THE COMPANY HAD RECEIVED ANY ADVICE FRM THE ATC IN REGARD TO ITS NOTICE, ON APRIL 18/74 KENTING APPLIED BY TLX TO ATC FOR AN EXTENSION OF THE SUSPENDED OF THE ABOVE REFERRED TO GROUPINGS. ON APRIL 24 THE ATC DENIED THIS REQUEST WITHOUT GIVING ANY REASON FOR THE SAME ALTHOUGH THE ATC AWARE OF ALL OF THE ABOVE CIRCUMSTANCES.

AS A RESULT OF ATC DENIAL OF THE ABOVE REQUEST KENTING TLX ATC ON APRIL 25 REQUESTING ADVICE AS TO THE STATUS OF NOTICE TO ATC AND REQUESTING REPLY BY TLX. ATC HAS NOT REPLIED TO SUCH REQUEST ALTHOUGH IT IS FULLY AWARE OF ALL OF THE ABOVE FACTS AND IN PARTICULAR THE KENTING PROPOSALS AND TIMING FOR SUCH PROPOSALS. THE COMPANY HEREBY ADVISES THE ATC THAT:

1) THE COMPANY HAS BEEN CARRYING ON NEGOTIATIONS WITH UNITED AIRLINES SINCE THE FILING OF THE NOTICE WITH A VIEW TO PURCHASING A DC8 TYPE AIRCRAFT TO MODERNIZE AND UP DATE THE HEAVY AIRCRAFT DIVISION. THE COMPANY HAS BEEN READY, WILLING AND ABLE TO PURCHASE A DC8 AIRCRAFT FROM UNITED AIRLINES FOR SOME TIME, HOWEVER IT REFRAINED FROM SO DOING PENDING NOTICE FROM THE ATC IN REGARD TO THE NOTICE REFERRED TO ABOVE. AS STATED PREVIOUSLY NO NOTICE OR ADVICE HAS BEEN FORTHCOMING FROM THE ATC NOTWITHSTANDING THE REQUESTS OUTLINED ABOVE.

2) THE COMPANY HAS PURCHASED A DC8 AIRCRAFT FROM UNITED AIRLINES SERIAL NO 45260 EFFECTIVE APRIL 29/74 AND HAS LEGAL TITLE TO SUCH AIRCRAFT.

3) THE PURCHASE OF THE SAID DC8 AIRCRAFT COMPLIES WITH ALL OF THE REQUESTMENTS OF THE ATC IN REGARD TO AIRCRAFT OWNERSHIP AND EQUITY.

⁶ Deletions, gibberish and corrected errors appearing in the originals have been omitted from this and other telexes quoted. Other mistakes are quoted as they appear.

Moore» envoya le télex suivant à la Commission⁶:

[TRADUCTION] CONFORMEMENT A L'ORDONNANCE 1973-A-371 LES GROUPES A, F, G ET H DU PERMIS 793/56(C) ONT ETE SUSPENDUS JUSQU'AU 30 AVRIL 1974 OU JUSQU'AU MOMENT OU LE TITULAIRE DU PERMIS FOURNIRA AU CTA LA PREUVE QU'IL ETAIT PRET, DISPOSE ET APTE A ASSURER LES SERVICES DANS CES GROUPES AINSI SUSPENDUS. LA KENTING AIRCRAFT LIMITED (KENTING) INFORMA LE CTA, DANS SA LETTRE DATEE DU 6 OCTOBRE 1972, QU'ELLE AVAIT L'INTENTION D'EXPLOITER DES AVIONS PLUS GROS ET PLUS PERFECTIONNES QUE L'AVION DE TYPE DC4 ACTUELLEMENT UTILISE. EN DEC. 1973, LA KENTING ET UNE COMPAGNIE DEVANT ETRE CONSTITUEE, DONT LA KENTING ET ROY T. MOORE SERAIENT ACTIONNAIRES, (LA COMPAGNIE) SIGNIFIA AU CTA QUE LA KENTING AVAIT L'INTENTION DE VENDRE SES BIENS SE TROUVANT SUR LA BASE DE TORONTO ET DE TRANSFERER SES PERMIS D'AFFRETEMENT A PARTIR DE LA BASE DE TORONTO A CETTE COMPAGNIE LE 30 AVRIL 1974. DANS CET AVIS LA KENTING ET LA COMPAGNIE INFORMERENT AUSSI LE CTA QUE LA COMPAGNIE «SE PROPOSAIT DE MODERNISER ET AMELIORER LA DIVISION DES AVIONS LOURDS».

COMME NI LA KENTING NI LA COMPAGNIE N'ONT RECU DE DIRECTIVE DU CTA AU SUJET DE L'AVIS SIGNIFIE, LA KENTING DEMANDA AU CTA PAR TELEX, LE 18 AVRIL 1974, DE PRORGER LA SUSPENSION DES GROUPEMENTS SUSMENTIONNES. LE 24 AVRIL, LE CTA REJETA CETTE DEMANDE SANS MOTIVER SA DECISION BIEN QUE LE CTA AIT EU CONNAISSANCE DES CIRCONSTANCES SUSMENTIONNEES.

EN RAISON DU REJET PAR LE CTA DE LADITE DEMANDE, LA KENTING DEMANDA PAR TELEX AU CTA, LE 25 AVRIL, DES RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE STATUT DE L'AVIS ENVOYE AU CTA ET UNE REPONSE PAR TELEX. LE CTA NE REPONDIT PAS A CETTE DEMANDE BIEN QU'IL AIT EU CONNAISSANCE DE TOUTS LES FAITS PRECITES ET NOTAMMENT DES PROJETS DE LA KENTING ET LEUR DEROULEMENT. LA COMPAGNIE INFORME PAR LES PRESENTES LE CTA QUE:

1) LA COMPAGNIE EST ENTREE EN POURPARLERS AVEC LA UNITED AIRLINES DEPUIS LE DEPOT DE L'AVIS EN VUE D'ACHTER UN AVION DE TYPE DC8, AFIN DE MODERNISER ET D'AMELIORER LA DIVISION DES AVIONS LOURDS. LA COMPAGNIE EST DEPUIS UN CERTAIN TEMPS PRETE, DISPOSEE ET APTE A ACHETER UN AVION DC8 A LA UNITED AIRLINES; ELLE S'EST CEPENDANT ABSTENUE DE LE FAIRE EN ATTENDANT DE RECEVOIR UNE REPONSE DU CTA A L'AVIS SIGNIFIE, MENTIONNE PLUS HAUT. COMME NOUS L'AVONS DEJA FAIT REMARQUER, AUCUN AVIS NI AUCUNE DIRECTIVE N'ONT ETE ENVOYES PAR LE CTA MALGRE LES DIVERSES DEMANDES DEJA MENTIONNEES.

2) LA COMPAGNIE A ACHETE UN AVION DC8 A LA UNITED AIRLINES, ENREGISTRE A COMPTER DU 29 AVRIL 1974 SOUS LE NUMERO 45260 ET DETIENT UN TITRE SUR LEDIT AVION.

3) L'ACHAT DUDIT DC8 EST CONFORME A TOUTES LES CONDITIONS REQUISES PAR LE CTA QUANT A LA PROPRIETE DE L'AVION ET AUTRES DROITS CONNEXES.

⁶ Toutes les ratures, le charabia et autres erreurs apparaissant dans les textes originaux ont été omis de ce télex et autres télex cités. Les autres erreurs sont reproduites.

4) ONGOING MAINTENANCE, CREW TRAINING AND SPARES AXX FOR THE AIRCRAFT HAVE BEEN ARRANGED.

5) THE COMPANY HAS ARRANGED FOR THE NECESSARY PERSONNEL TO OPERATE THE SAID DC8 AIRCRAFT.

6) THE COMPANY IS READY, WILLING AND ABLE TO OBTAIN THE NECESSARY OPERATING CERTIFICATE FROM MOT AND FILE NECESSARY TARIFFS WITH ATC UPON THE SUSPENSION OF GROUP G AIRCRAFT UNDER LICENCE 793/56(C) BEING VACATED.

7) ARRANGEMENTS HAVE BEEN MADE FOR THE NECESSARY GROUND FACILITIES IN REGARD TO THE SAID DC8 AIRCRAFT.

8) THE COMPANY HAS THE FINANCIAL RESOURCES TO FINANCE THE PURCHASE OF SAID DC8 AIRCRAFT AND TO SUPPORT THE OPERATION OF SUCH AIRCRAFT TOGETHER WITH THE OTHER KENTING SERVICES.

9) THE COMPANY IS READY, WILLING AND ABLE TO COMPLETE THE TRANSACTION AS DESCRIBED IN THE ABOVE NOTICE TODAY.

KENTING IS READY, WILLING AND ABLE TO COMPLETE THE SAID TRANSACTION AS DESCRIBED IN THE ABOVE NOTICE TODAY.

AS A RESULT OF THE ABOVE FACTS KENTING AND THE COMPANY ARE READY, WILLING AND ABLE, AS OF TODAY, TO PROVIDE CHARTER COMMERCIAL AIR SERVICES UTILIZING GROUP G TYPE AIRCRAFT.

PLEASE ADVISE AS TO DOCUMENTATION REQUIRED AND WILL FORWARD SAME AS SOON AS POSTAL SITUATION ALLOWS. THIS ADVICE FORWARDED TO YOU BY TLX IN LIEU OF POST BECAUSE OF TIME FACTOR AND CONTINUED POSTAL DEPOSIT FREEZE IN TORONTO.

On May 16, 1974, a letter was sent on behalf of the Air Transport Committee to Mr. Nobbs reading as follows:

In reference to your letter of December 4, 1973, the Committee requests information regarding the existence of the new Company, its name and the date of incorporation.

By letter dated May 23, Mr. Nobbs replied that the company, Worldways Airlines Ltd. (herein called "Worldways") had been incorporated April 25, 1974 under the laws of Alberta. On May 28 he sent the following telex to the Committee:

RE: KENTING AIRCRAFT LTD
SALE TO MOORE
TORONTO CHARTER SERVICES

AS YOU ARE AWARE NOTICE OF THE PROPOSED TRANSACTION REFERRED TO ABOVE WAS FILED WITH COMMITTEE ON DEC 4/73. DOCUMENTATION ATTACHED TO NOTICE CONFIRMING CLOSING DATE OF APRIL 30/74. DUE TO THE FACT APPLICANTS WERE UNABLE TO OBTAIN ANY ADVISE AS TO STATUS OF NOTICE PRIOR TO APRIL 30, IN SPITE OF REPEATED REQUESTS,

4) LES SERVICES D'ENTRETIEN, LA FORMATION DE L'EQUIPAGE ET LES SERVICES DE REPARATION POUR L'AVION ONT ETE ORGANISES.

5) LA COMPAGNIE A RASSEMBLE LE PERSONNEL NECESSAIRE A L'EXPLOITATION DUDIT AVION DC8.

6) LA COMPAGNIE EST PRETE, DISPONIBLE ET APTE A OBTENIR DU MINISTERE DES TRANSPORTS LES CERTIFICATS NECESSAIRES A L'EXPLOITATION ET A SOUMETTRE DES TARIFS AU CTA DES L'ANNULATION DE LA SUSPENSION DU GROUPE D'AVIONS G EN VERTU DU PERMIS 793/56(C).

7) TOUTES MESURES ONT ETE PRISES POUR ORGANISER LES INSTALLATIONS AU SOL NECESSAIRES A L'EXPLOITATION DUDIT DC8.

8) LA COMPAGNIE A DES RESSOURCES FINANCIERES SUFFISANTES POUR L'ACHAT DUDIT DC8 ET L'EXPLOITATION DE CET AVION AINSI QUE POUR LES AUTRES SERVICES EXPLOITES PAR LA KENTING.

9) LA COMPAGNIE EST PRETE, DISPOSEE ET APTE A EXECUTER L'OPERATION DECRITE DANS L'AVIS DATE DE CE JOUR.

LA KENTING EST PRETE, DISPOSEE ET APTE A EXECUTER L'OPERATION TELLE QUE DECRITE DANS LA NOTICE DATEE DE CE JOUR.

EN CONSEQUENCE, LA KENTING ET LA COMPAGNIE SONT PRETES, DISPOSEES ET APTES, DES AUJOURD'HUI, A FOURNIR DES SERVICES AERIENS COMMERCIAUX D'AFFRETEMENT UTILISANT UN AVION DU TYPE GROUPE G.

VEUILLEZ NOUS ENVOYER LA LISTE DES DOCUMENTS NECESSAIRES QUE NOUS EXPEDIERONS DES QUE LA SITUATION POSTALE LE PERMETTRA. CET AVIS VOUS EST ENVOYE PAR TELEX ET NON PAR LA POSTE EN RAISON DES DELAIS ET DES ARRETS DE TRAVAIL AU DEPOT POSTAL DE TORONTO.

Le 16 mai 1974, M^e Nobbs reçut une lettre du Comité des transports aériens, dont voici un extrait:

[TRADUCTION] Suite à votre lettre du 4 décembre 1973, le Comité demande des renseignements supplémentaires sur la nouvelle compagnie, savoir la raison sociale et la date de sa constitution.

Par lettre datée du 23 mai, M^e Nobbs répondit que la compagnie, la Worldways Airlines Ltd. (ci-après appelée «Worldways») avait été constituée le 25 avril 1974 en vertu des lois de l'Alberta. Le 28 mai il envoya le télex suivant au Comité:

[TRADUCTION]
RE: KENTING AIRCRAFT LTD.
VENTE A MOORE
SERVICES D'AFFRETEMENT (TORONTO)

COMME VOUS LE SAVEZ, LE COMITE FUT AVISE DE LA TRANSACTION ENVISAGEE, MENTIONNEE CI-DESSUS, LE 4 DECEMBRE 1973. LES DOCUMENTS FURENT JOINTS A L'AVIS CONFIRMANT LA DATE D'EXECUTION, LE 30 AVRIL 1974. LES REQUERANTS N'AYANT PAS REUSSI A OBTENIR DES DIRECTIVES CONCERNANT LE STATUT DE L'AVIS AVANT LE 30 AVRIL, EN DEPIT DE

PARTIES AGREED TO EXTEND CLOSING DATE TO MAY 31. CLOSING DATE OF MAY 31 CRITICAL TO PARTIES. NOTICE HAS BEEN WITH THE COMMITTEE FOR ALMOST SIX MONTHS. DURING MAY FURTHER REQUESTS MADE TO COMMITTEE RE DECISION RELATING TO NOTICE WITHOUT REPLY. IMPERATIVE THAT PARTIES RECEIVE DECISION OF COMMITTEE ON OR BEFORE MAY 31. PLEASE ADVISE BY TLX.

On May 31, Mr. Nobbs was advised by telex of the substance of three orders made that day by the Air Transport Committee. All were dated May 31, 1974.

1. Order No. 1974-A-422 provided, with respect to the domestic licence, after reciting Order No. 1973-A-371 and the refusal to extend the period of suspension to September 30, 1974, as follows:

WHEREAS by telex dated April 30th, 1974, the Licensee made further representations to the Committee;

WHEREAS the Committee has considered the representations of the Licensee and finds that the public convenience and necessity requires amendment of Licence No. A.T.B. 793/56(C) by cancelling authority to operate Groups A, F, G, and H aircraft under the said Licence.

IT IS ORDERED THAT:

Licence No. A.T.B. 793/56(C) is hereby amended by cancelling authority to operate Groups A, F, G and H aircraft under the said Licence.

This Order shall form part of Licence No. A.T.B. 793/56(C) and shall remain attached thereto.

2. Order No. 1974-A-423 provided, with respect to the international licence, after reciting the letter of November 30, 1973 and the invitation to make representations and the fact that none were made, as follows:

WHEREAS by Licence No. A.T.B. 793/56(C), the Class 4 and Class 7 Licence of Kenting Aircraft Ltd. at Toronto, Ontario, as amended by Order No. 1974-A-422, the Licensee is authorized to operate Groups B, C, D and E aircraft;

WHEREAS the Committee has considered all matters relevant to the proposed amendment, and finds that the public convenience and necessity requires amendment of Licence No. A.T.B. 233/56(CF) by cancelling Condition No. 7 and substituting therefor the following:

The Licensee is restricted in its operation to Groups B, C, D and E aircraft.

IT IS ORDERED THAT:

Condition No. 7 of Licence No. A.T.B. 233/56(CF) is hereby cancelled and the following substituted therefor:

The Licensee is restricted in its operation to Groups B, C, D and E aircraft.

DEMANDES REPETEES, LES PARTIES ONT CONVENU DE REPORTER LA DATE DE L'EXECUTION AU 31 MAI. CETTE DATE DU 31 MAI EST TRES IMPORTANTE POUR LES PARTIES. AVIS A ETE DEPOSE AUPRES DU COMITE DEPUIS PRES DE SIX MOIS. DE NOUVELLES DEMANDES PRESENTEES AU MOIS DE MAI AU COMITE CONCERNANT LA DECISION RELATIVE A L'AVIS SONT RESTEES SANS REPONSE. IL EST IMPERATIF QUE LES PARTIES REÇOIVENT AVIS DE LA DECISION DU COMITE LE 31 MAI AU PLUS TARD. VEUILLEZ LE FAIRE PARVENIR PAR TELELEX.

Le 31 mai, M^e Nobbs fut informé par télex de la teneur de trois ordonnances rendues le jour même par le Comité des transports aériens, toutes datées du 31 mai 1974.

1. L'ordonnance n° 1974-A-422 concernant le permis national reprend les termes de l'ordonnance n° 1973-A-371 et indique le refus de proroger la période de suspension jusqu'au 30 septembre 1974; elle poursuit de la manière suivante:

ATTENDU que par télex daté du 30 avril 1974, la titulaire a présenté d'autres observations au Comité;

ATTENDU que le Comité, ayant étudié les observations de la titulaire, dit que la commodité et les besoins du public exigent la modification du permis A.T.B. 793/56(C) par l'annulation de l'autorisation d'exploiter les aéronefs des groupes A, F, G et H sous le couvert dudit permis.

IL EST ORDONNÉ CE QUI SUIT:

Le permis A.T.B. 793/56(C) est par les présentes modifié par l'annulation de l'autorisation d'exploiter les aéronefs des groupes A, F, G et H sous le couvert dudit permis.

La présente ordonnance fera partie intégrante du permis A.T.B. 793/56(C) et y sera fixée à demeure.

2. L'ordonnance n° 1974-A-423 concernant le permis international reprend les termes de la lettre du 30 novembre 1973 et rappelle l'invitation à faire des observations et le fait qu'il ne leur en est parvenu aucune; elle prévoit en outre que:

ATTENDU que le permis A.T.B. 793/56(C) de classe 4 et de classe 7 de Kenting Aircraft Ltd. pour la base Toronto (Ontario), modifié par l'ordonnance n° 1974-A-422, autorise la titulaire à exploiter les aéronefs des groupes B, C, D et E;

ATTENDU que le Comité, ayant examiné toutes les questions relatives à la modification proposée, dit que la commodité et les besoins du public exigent la modification du permis A.T.B. 233/56(CF) en y annulant la condition n° 7 et en la remplaçant par la suivante:

Dans son exploitation, la titulaire est limitée aux aéronefs des groupes B, C, D et E.

IL EST ORDONNÉ CE QUI SUIT:

La condition n° 7 du permis A.T.B. 233/56(CF) est par les présentes annulée et remplacée par la suivante:

Dans son exploitation, la titulaire est limitée aux aéronefs des groupes B, C, D et E.

This Order shall form part of Licence No. A.T.B. 233/56(CF) and shall remain attached thereto.

(It is convenient to note here that the Class 7 authorization, which had been added to the domestic licence by endorsement dated September 27, 1968, was not embraced in the transaction with Worldways and hence is not the subject of these proceedings.)

3. Order No. 1974-A-424, ordered that:

The Transfer from Kenting Aircraft Ltd. to Worldways Airlines Ltd. of the Class 4 Charter commercial air services under Licence No. A.T.B. 793/56(C) as amended by Order No. 1974-A-422 and the Class 9-4 International Charter commercial air services under Licence No. A.T.B. 233/56(CF) as amended by Order No. 1974-A-423 is not disallowed. This Order shall form part of Licences Nos. A.T.B. 793/56(C) and A.T.B. 233/56(CF) and shall remain attached thereto.

A new document of Licence will issue to Kenting Aircraft Ltd. regarding the Class 7 Specialty—Aerial Photography and Survey—Aerial Control—commercial air service from a base at Toronto, Ontario, using Groups B, C, D and E aircraft.

These proceedings are in respect of the first two of these orders, the cancellation of the Groups A, F, G and H authorization from both the domestic and international licences.

When the licences were issued in 1956, the material provisions of the *Aeronautics Act*⁷ were:

6. (1) In this Part,

(c) "Board" means the Air Transport Board;

15. (1) Subject to the approval of the Minister, the Board may issue to any person applying therefor a licence to operate a commercial air service.

(3) The Board shall not issue any such licence unless it is satisfied that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

The present authority of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission to issue and cancel such licences is found

⁷ R.S.C. 1952, c. 2.

La présente ordonnance fera partie intégrante du permis A.T.B. 233/56(CF) et y sera fixée à demeure.

(Il convient de remarquer ici que l'autorisation portant sur la classe 7, qui avait été ajoutée au permis national par endossement daté du 27 septembre 1968, n'était pas comprise dans l'entente conclue avec la Worldways et n'est donc pas incluse dans ces procédures.)

3. L'ordonnance numéro 1974-A-424, disait que:

Il n'est pas refusé de reconnaître le transfert de Kenting Aircraft Ltd. à Worldways Airlines Ltd. du service aérien commercial d'affrètement (classe 4) autorisé par le permis A.T.B. 793/56(C), modifié par l'ordonnance n° 1974-A-422, et le service aérien commercial international d'affrètement (classe 9-4) autorisé par le permis A.T.B. 233/56(CF), modifié par l'ordonnance n° 1974-A-423. La présente ordonnance fera partie intégrante des permis A.T.B. 793/56(C) et A.T.B. 233/56(CF) et leur sera fixée à demeure.

Un nouveau permis sera délivré à Kenting Aircraft Ltd. autorisant l'exploitation, à partir de la base Toronto (Ontario), d'un service aérien commercial spécialisé (classe 7)—photographie aérienne technique—surveillance aérienne—au moyen d'aéronefs des groupes B, C, D et E.

Ces procédures portent sur les deux premières ordonnances, savoir l'annulation de l'autorisation relative aux groupes A, F, G et H pour les deux permis, national et international.

Lorsque les permis furent délivrés, en 1956, les dispositions pertinentes de la *Loi sur l'aéronautique*⁷ étaient les suivantes:

6. (1) Dans la présente Partie, l'expression

(c) «Commission» signifie la Commission des transports aériens;

15. (1) Sous réserve de l'approbation du Ministre, la Commission peut délivrer, à toute personne qui en fait la demande, un permis pour exploiter un service aérien commercial.

(3) La Commission ne doit pas délivrer de permis de ce genre à moins qu'elle ne soit convaincue que le service aérien commercial projeté est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public.

Le pouvoir dont dispose actuellement le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports pour délivrer et annu-

⁷ S.R.C. 1952, c. 2.

in Part II of the *Aeronautics Act*⁸. By its General Order 1967-1, the Commission assigned to the Air Transport Committee all of the Commission's functions under the *Aeronautics Act*. By virtue of section 24 of the *National Transportation Act*⁹ and General Order 1967-1, the Air Transport Committee has all the powers and duties of the Commission under the *Aeronautics Act* and the Committee's orders have the same effect as if made by the Commission.

The pertinent provisions of the *Aeronautics Act* are:

9. (1) In this Part

“Commission” means the Canadian Transport Commission;

16. (1) The Commission may issue to any person applying therefor a licence to operate a commercial air service in the form of licence applied for or in any other form.

(3) The Commission shall not issue any such licence unless it is satisfied that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

(8) The Commission may suspend, cancel or amend any licence or any part thereof where, in the opinion of the Commission, the public convenience and necessity so requires.

(9) Where in the opinion of the Commission, an air carrier has violated any of the conditions attached to his licence the Commission may cancel or suspend the licence.

The Committee did not purport to act under section 16(9); the cancellations were effected under authority of section 16(8).

Order 1974-A-422 recites that the Committee found that “the public convenience and necessity requires” the cancellation of the Groups A, F, G and H authority from the domestic licence. Order 1974-A-423 recites a finding to the same effect. Counsel for the Commission acknowledged that the basis of that finding was that the licensee, Kenting, had not provided service in the suspended groups, had not provided evi-

⁸ R.S.C. 1970, c. A-3.

⁹ R.S.C. 1970, c. N-17.

ler les permis, lui est conféré par la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique*⁸. Par son ordonnance générale 1967-1, la Commission délégua au comité des transports aériens tous ses pouvoirs en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. Aux termes de l'article 24 de la *Loi nationale sur les transports*⁹ et de l'ordonnance générale 1967-1, le Comité des transports aériens a tous les pouvoirs et devoirs attribués à la Commission en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et les ordonnances du Comité ont le même effet que si elles émanaient de la Commission.

Les dispositions pertinentes de la *Loi sur l'aéronautique* sont les suivantes:

9. (1) Dans la présente Partie

«Commission» désigne la Commission canadienne des transports;

16. (1) La Commission peut délivrer, à toute personne qui en fait la demande, un permis d'exploitation d'un service aérien commercial qui revêt la forme du permis demandé ou toute autre forme.

(3) La Commission ne doit pas délivrer de permis de ce genre à moins qu'elle ne soit convaincue que le service aérien commercial projeté est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public.

(8) La Commission peut suspendre, annuler ou modifier la totalité ou toute partie d'un permis, si, à son avis, la commodité et les besoins du public l'exigent.

(9) Lorsque, de l'avis de la Commission, un transporteur aérien a violé l'une des conditions afférentes à son permis, la Commission peut annuler ou suspendre le permis.

Le Comité n'a pas prétendu agir en vertu de l'article 16(9); il a en effet effectué les annulations en vertu des pouvoirs conférés par l'article 16(8).

Selon l'ordonnance 1974-A-422, le Comité a conclu que «la commodité et les besoins du public exigeaient» l'annulation des autorisations pour les groupes A, F, G et H dans le permis national. On trouve dans l'ordonnance 1974-A-423 une conclusion dans le même sens. L'avocat de la Commission a reconnu que le fondement de cette conclusion était que le titulaire du permis, la Kenting, n'avait pas fourni de servi-

⁸ S.R.C. 1970, c. A-3.

⁹ S.R.C. 1970, c. N-17.

dence that it was ready, willing and able to provide such service and that there had been no complaints by the public concerning the lack of service and, hence, the Committee concluded the groupings were no longer required by the public convenience and necessity and ordered the cancellation. Leaving aside the question of whether the Committee could properly find that there was no evidence that the licensee was ready, willing and able to provide such service, at least in respect of Group G, I am of the opinion that, in law, a finding by the stated process is not in conformity with the express terms of section 16(8).

When the licences were issued in 1956, the licensing authority was obliged to determine affirmatively that the proposed service "is and will be required by the present and future public convenience and necessity". The same obligation is imposed on the Air Transport Committee by the present Act. However, the authority to cancel the licences, in whole or part, does not depend upon a simple reversal of that decision, namely a determination that the service licensed and proposed to be cancelled is no longer required by public convenience and necessity. That is what the Committee did decide. Rather, what it must decide and, in this case did not, is that the cancellation is itself required by public convenience and necessity. The determination required to be made under section 16(8) is not the negative finding that present and future public convenience and necessity no longer require the particular licence to subsist but the positive finding that the public convenience and necessity require the cancellation.¹⁰

¹⁰ For example, the licensing authority may have decided, at an earlier date and in the absence of competition, that a proposed commercial air service operating out of a particular base is required by the present (at that date) and future public convenience and necessity. Having reached that conclusion, the authority issued a licence permitting the use of a number of groups of aircraft in such service. Later, the licensee either has not provided, or has abandoned provision of, the service with aircraft in one or more of the authorized groups. Another applicant comes forward ready, willing and able to provide the class of service with aircraft of the particular group or groups but only if it can have an effective monopoly for such service from such base. In that event, the authority could very well form the affirmative opinion that the cancellation of the original licence as to service with the aircraft the second applicant proposed to

(Continued on next page)

ces dans les groupes suspendus, qu'elle n'avait pas apporté la preuve qu'elle était prête, disposée et apte à fournir de tels services et que le public ne s'était aucunement plaint du manque de services de ce genre; le Comité conclut donc que ces groupements n'étaient plus nécessaires aux fins de la commodité et des besoins du public et en ordonna l'annulation. Hormis la question de savoir si le Comité pouvait conclure à juste titre qu'il n'y avait aucune preuve que le titulaire était prêt, disposé et apte à fournir de tels services, je suis d'avis qu'en droit, du moins en ce qui concerne le groupe G, la conclusion atteinte selon la procédure décrite n'est pas conforme aux termes exprès de l'article 16(8).

Au moment de la délivrance du permis, en 1956, l'organisme habilité à émettre des permis était tenu de s'assurer que le service projeté était ou serait «requis pour la commodité et les besoins présents ou futurs du public». Aux termes de la Loi actuelle, la même obligation incombe au Comité des transports aériens. Si l'on veut annuler les permis, en totalité ou en partie, il ne suffit pas d'arriver à la conclusion que le service autorisé et dont on envisage l'annulation n'est plus nécessaire pour la commodité et les besoins du public, ce que le Comité a fait en l'instance. Il faut décider, ce qui n'a pas été fait en l'espèce, que l'annulation est elle-même requise pour la commodité et les besoins du public. La décision à prendre en vertu de l'article 16(8) n'est pas négative, savoir que les besoins présents et futurs et la commodité du public n'exigent plus la prorogation du permis en cause, mais positive, savoir que la commodité et les besoins du public en exigent l'annulation.¹⁰

¹⁰ Par exemple, l'organisme habilité à accorder les permis peut avoir décidé, à une date antérieure, et en l'absence de toute concurrence, qu'un service aérien commercial envisagé à partir d'une base déterminée est requis pour la commodité et les besoins présents (à cette époque) et futurs du public. En conséquence, l'organisme en cause délivre un permis autorisant l'utilisation d'un certain nombre de groupes d'avions dans ce service. Par la suite, le titulaire du permis ne fournit pas les services aériens avec des avions appartenant à l'un ou à plusieurs groupes autorisés, ou en abandonne l'exploitation. Un autre requérant se présente, prêt, disposé et apte à fournir la catégorie de services utilisant des avions d'un groupe ou de groupes déterminés, à la condition de disposer d'un monopole réel à partir de cette base. Dans un tel cas, l'organisme en cause pourrait certainement conclure de manière affirmative que l'annulation du

(Suite à la page suivante)

Counsel for the Commission asserted that the Air Transport Committee had the right to ignore the evidence before it with respect to the Group G service proposed to be provided inasmuch as the demand for such evidence had been directed to Kenting while the evidence had been provided by or on behalf of Worldways. The adoption of such a technical position by the Committee in these circumstances cannot be sustained. The evidence was supplied by Mr. Nobbs who, to the Committee's knowledge, was then representing both Kenting and Worldways. The Committee had under active consideration the application for approval of the transfer of the licensed services from Kenting to Worldways and, in fact, dealt with that application at the same time as it cancelled the licences to provide service with Group G aircraft.

For these reasons, it is my opinion that Orders Nos. 1974-A-422 and 423 are voidable and should be repealed and I would so certify to the Commission pursuant to section 64(5) of the *National Transportation Act*. If, as and when the Committee again considers the partial cancellation of these licences it will no doubt bear in mind the nature of the finding of public convenience and necessity prerequisite to such cancellation. It will also bear in mind that the licensee is entitled not only to notice of the proposed action but to notice of the perceived facts and other reasons on which the proposed action will be based so that the licensee is put in the position to make out its case, if any, in answer to such facts and reasons.

* * *

(Continued from previous page)

use is required by public convenience and necessity. In the event the licensing authority considers that there may be circumstances where the public convenience and necessity require cancellation of a licence, in whole or in part, the authority ought, to comply with the requirements of natural justice, to give the licensee notice of the circumstances as it sees them and of the action it contemplates in consequence thereof and afford the licensee a fair opportunity to contradict or correct any perceived circumstances detrimental to its position. The principles were fully enunciated by the majority of this Court in *In re North Coast Air Services Limited* [1972] F.C. 390.

L'avocat de la Commission affirma que le Comité des transports aériens avait le droit de ne pas tenir compte de la preuve qui lui avait été soumise au sujet des services projetés de groupe G dans la mesure où c'était à la Kenting qu'il incombait de fournir la preuve et qu'en fait cette preuve avait été fournie par la Worldways ou en son nom. Le comité a adopté un point de vue très technique qui, dans les circonstances, ne peut être défendu. La preuve fut fournie par M^e Nobbs qui, à la connaissance du Comité, représentait à la fois la Kenting et la Worldways. Le Comité examinait à ce moment la demande d'approbation du transfert des services couverts par le permis de la Kenting à la Worldways, et, en fait, traita de cette demande en même temps qu'il décida de l'annulation des permis relatifs aux services utilisant des avions du groupe G.

Pour ces motifs, je suis d'avis que les ordonnances 1974-A-422 et 423 doivent être annulées; cette décision sera signifiée à la Commission en vertu de l'article 64(5) de la *Loi nationale sur les transports*. S'il considère à nouveau l'annulation partielle de ces permis, le Comité aura certainement présent à l'esprit la nature de la conclusion relative à la commodité et aux besoins du public préalable à une telle annulation. Il aura aussi à l'esprit que le titulaire du permis a non seulement droit à la signification d'un avis de l'action envisagée, mais à la signification d'un avis portant sur la situation telle qu'elle est comprise et les autres motifs sur lesquels l'action envisagée est fondée, pour qu'il soit en mesure de présenter des arguments, le cas échéant, en réponse à ces faits et motifs.

* * *

(Suite de la page précédente)

permis primitif relatif aux services exigeant l'utilisation d'avions que le second requérant prévoit d'utiliser est requis pour la commodité et les besoins du public. Si l'organisme habilité à octroyer des permis estime qu'il peut y avoir des circonstances où la commodité et les besoins du public exigent l'annulation totale ou partielle d'un permis, il doit, afin de se conformer aux exigences de la justice naturelle, informer le titulaire du permis de son analyse de la situation et de l'action envisagée, afin de permettre équitablement au titulaire du permis de contester ou de corriger l'analyse de la situation qui lui porte préjudice. Ces principes furent énoncés en détail par la majorité de cette cour dans l'affaire *In re North Coast Air Services Limited* [1972] C.F. 390.

JACKETT C.J.: I concur.

LE JUGE EN CHEF JACKETT: Je souscris aux présents motifs.

* * *

* * *

PRATTE J.: I concur.

LE JUGE PRATTE: Je souscris aux présents motifs.