

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**Ministre des Transports**, requérant(e)

- et -

**Frederick Olaf Martin**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique, S.C., c. A-2, art. 7.7*

*Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, no 2, art. 41.1(3), (5)*

**Temps de service de vol maximum**

---

**Décision à la suite d'une révision**  
**Allister W. Ogilvie**

---

**Décision : le 15 octobre 1997**

**TRADUCTION**

*Le ministre des Transports a démontré selon une prépondérance des probabilités que le commandant de bord Martin a contrevenu au paragraphe 41.1(3) de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, n° 2, le 29 mai 1996 ou vers cette date. En conséquence, je confirme l'amende imposée de 100 \$. L'amende est payable à l'ordre du Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les quinze jours suivant la signification de la présente décision.*

**Une audience en révision** relative aux deux affaires en rubrique a été tenue le 23 septembre 1997 à 10 h, à la Cour fédérale du Canada, à Toronto (Ontario).

**HISTORIQUE**

Le 29 mai 1996, le commandant de bord Frederick Martin et le premier officier Peter Dmytriw formaient l'équipage de conduite de l'aéronef C-GQBO, un Convair 580, qui effectuait le vol DBD 900. L'inspecteur D. Grant était à bord de l'aéronef. Sa fonction lors de ce voyage était d'effectuer un contrôle de la compétence du pilote (ci-après PPC) du premier officier Dmytriw et

de rester à bord de l'aéronef pour tout le trajet afin d'effectuer une vérification de compétence en route. Le PPC a été effectué lors du premier tronçon du vol, soit entre Toronto et Hamilton. L'inspecteur Grant a quitté l'aéronef à Hamilton étant donné qu'il croyait qu'il ne serait pas en mesure de retourner à Toronto le jour même. L'équipage de conduite a poursuivi selon l'itinéraire.

Le lendemain matin, l'inspecteur ayant remarqué l'aéronef sur l'aire de stationnement, il s'est douté que l'équipage de conduite pouvait avoir excédé sa limite de période de service de vol. Une enquête ultérieure a donné lieu à l'émission d'un avis d'amende pour contravention de la part du ministre des Transports à l'endroit de chaque membre d'équipage de conduite qui se lisait comme suit :

En vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de vous imposer une amende parce que vous avez contrevenu aux dispositions suivantes :

*Arrêté sur les transporteurs aériens utilisant de gros avions* (Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, n° 2), paragraphe 41.1(3), du fait que le 29 mai 1996, ou vers cette date, à Toronto (Ontario) ou près de ce lieu, vous avez piloté un aéronef, identifié comme étant le C-GQBO, pour une période totale de temps de service de vol supérieure à 15 heures par période de 24 heures consécutives.

Les amendes n'ont pas été acquittées. Chaque pilote a reçu un avis d'audience en révision, fixant la date de l'audience au 23 septembre 1997.

Étant donné que les faits reprochés étaient identiques et découlaient de la même situation de fait, les parties et le Tribunal ont convenu que les deux affaires seraient entendues en même temps.

Le ministre des Transports était représenté par l'agent chargé de présenter le cas, M<sup>me</sup> Oonagh Elliott, et les intimés, le commandant de bord Martin et le premier officier Dmytriw, étaient représentés par l'avocat, M<sup>c</sup> Shailesh Dubey.

## **EXPOSÉ CONJOINT DES FAITS**

Les parties ont déposé deux exposés conjoints des faits, un concernant les pilotes, l'autre le technicien d'entretien d'aéronefs, M. Carey. Ces exposés de faits relatifs aux affaires entendues sont les suivants :

### **I.**

1. Le 29 mai 1996, le commandant de bord Frederick Martin et le premier officier Peter Dmytriw formaient l'équipage de conduite du C-GQBO, sous l'appellation DBD 900.
2. Les inscriptions dans le carnet de route d'aéronef du C-GQBO le 29 mai 1996 sont correctes.

### **II.**

1. M. Carey a parlé à M. Martin et à M. Dmytriw le soir du 28 mai 1996 et les a informés que l'aéronef ne serait pas prêt pour 8 h 30 le lendemain matin.
2. M. Carey a effectué lui-même les travaux de maintenance sur le C-GQBO le soir du 28 mai 1996 et est rentré tard chez lui. Il a terminé le travail sur l'aéronef le matin du 29 mai 1996, y compris tout l'important volume de paperasse reliée à la maintenance effectuée sur l'aéronef.
3. M. Carey a déclaré que la direction d'Air Niagara Express, Inc. exerçait des pressions sur lui pour que l'aéronef soit prêt en vue de ses vols du 29 mai 1996. Il savait que l'aéronef ne serait pas prêt à 8 h 30, mais il croyait qu'il devait viser cette heure pour apaiser la direction, même s'il estimait que c'était irréaliste.
4. M. Carey a déclaré qu'il croyait que l'équipage de conduite subissait également les pressions à la gestion d'être prêt à s'envoler dès que l'aéronef était prêt. L'équipage de conduite et les préposés au vol sont arrivés à peu près à la même heure, tôt le matin du 29 mai 1996.

## **LA PREUVE**

**L'inspecteur Grant** était un inspecteur de l'aviation civile, région de l'Ontario, qualifié comme technicien sur les aéronefs Convair 580. Il devait effectuer un PPC dans le cas du premier officier Dmytriw le matin du 29 mai 1996, puis poursuivre avec l'aéronef pour exécuter une vérification de compétence en route de Toronto à Minneapolis, Minnesota, à Kenora, en Ontario, à Red Lake, en Ontario, et revenir à Toronto.

Dans son témoignage, il a indiqué qu'il est arrivé à l'aéroport à 7 h 30 en vue d'un départ régulier prévu à 8 h 30. C'est à ce moment qu'il a pris connaissance du commandant de bord Martin qui préparait son plan de vol. Il a commencé le breffage dans le cadre du PPC du premier officier Dmytriw. L'inspecteur Grant a dit que M. Cooper l'a informé à peu près à ce moment-là que l'aéronef n'était pas encore en bon état de service, mais qu'il espérait que ce dernier le serait vers 9 h 30. Le vol s'est finalement amorcé vers 11 h 30.

L'inspecteur Grant a déclaré qu'au cours de cette période d'attente de près de 4 heures, l'équipage de conduite était en attente. En outre, il a déclaré que les membres d'équipage de conduite auraient été en service depuis leur arrivée à l'aéroport, soit à 7 h 30. Selon son témoignage, les limites relatives à la période de service de vol prescrite à l'Ordonnance sur la navigation aérienne (ONA), série VII, n° 2, s'appliquaient, ce qui par conséquent limitait l'équipage à un maximum de 15 heures pour une période de 24 heures consécutives. À titre d'inspecteur responsable d'Air Niagara Express Inc., il était familier avec leurs consignes d'exploitation, mais n'était pas au courant d'une autorisation permettant de dépasser la durée prescrite de la période.

Le retard de près de quatre heures, conjugué à un vol prévu passablement long, le préoccupait en ce qui concerne la longueur de la période de service. Étant donné qu'il avait planifié sa journée du lendemain, il n'a pas voulu poursuivre avec l'aéronef à partir d'un certain point de l'itinéraire. Il a indiqué dans son témoignage qu'il a exprimé sa préoccupation à l'équipage. Il a informé les membres qu'il effectuerait le PPC à Hamilton. C'est ce qui a été fait, y compris le débrefage vers 13 h 15. L'aéronef a quitté Hamilton et l'inspecteur Grant est revenu à Toronto.

Il a par la suite aperçu l'aéronef sur l'aire de stationnement à Toronto le lendemain matin. Il se doutait alors que l'équipage pouvait avoir dépassé sa période de service de vol. Il a donc fait enquête et obtenu de la tour l'heure d'arrivée de l'aéronef C-GQBO à Toronto, soit 00 h 17, heure locale. Par conséquent, il a évalué la période de service de vol à environ 16 heures et 46 minutes.

En contre-interrogatoire, l'inspecteur Grant a réitéré que le commandant de bord préparait son plan de vol lorsqu'il a exécuté le PPC pour la licence du premier officier Dmytriw. Il a maintenu que l'équipage était présent en vue du vol de 7 h 30 et que la planification de vol avait commencé; par conséquent, la période de service de vol avait bel et bien commencé.

Le ministre a ensuite fait témoigner **M. Jim Corbett**, un inspecteur de l'aviation civile de Transports Canada, de la Direction générale de l'application de la loi. Dans son témoignage, l'inspecteur Corbett a indiqué qu'il avait fait enquête relativement aux infractions prétendues. Dans le cadre de cette enquête, il a obtenu le carnet de route de l'aéronef pour la journée en question. Le carnet de route (pièce M-2) indiquait que l'équipage était formé du commandant de bord Martin et du premier officier Dmytriw. Il indiquait l'heure de départ comme étant 15 h 37 UTC, et l'heure d'arrivée comme étant 04 h 24 UTC (11 h 37 jusqu'à 00 h 24, heure locale) et que par conséquent le temps de service de vol était de 9,4 heures. À son avis, l'équipage avait dépassé la durée prescrite de la période de service de vol. Il est venu à cette conclusion en se fondant sur le carnet de route ainsi que sur les renseignements fournis par l'inspecteur Grant.

**Le commandant de bord Martin** a témoigné pour lui-même. Son témoignage a été transmis au moyen d'un lien téléphonique entre le Tribunal et M. Martin, ce dernier ne pouvant être présent. Le commandant de bord Martin était représenté par un avocat. Les deux parties ont consenti à cette procédure.

Le commandant de bord Martin a déclaré que, suite à une conversation avec le technicien d'aéronef effectuant les travaux sur l'aéronef, il savait que l'aéronef ne serait vraisemblablement pas prêt pour son heure prévue de départ. Néanmoins, il s'est présenté tôt à l'aéroport, entre 7 h et 7 h 30. Dans son témoignage, il indique qu'il n'a pas procédé à l'établissement du plan de vol à ce moment-là étant donné que c'était trop tôt. Il l'a effectué environ une demi-heure avant le départ.

Il a déclaré que l'inspecteur Grant ne lui a pas dit qu'il dépasserait la période de service de vol, mais a admis que l'inspecteur Grant lui avait mentionné que ce serait une longue journée. Le commandant de bord Martin a indiqué dans son témoignage qu'il considérait que sa période de service de vol commençait une heure avant le départ. En outre, le commandant de bord Martin a déclaré que M. Cooper n'était pas présent lorsqu'il est arrivé, mais qu'il s'est présenté quelque temps plus tard.

En contre-interrogatoire, le commandant de bord Martin a déclaré qu'à son arrivée entre 7 h et 7 h 30, il était également accompagné de l'agent de bord. Il a déclaré qu'à son arrivée il a pris un café, a regardé la télévision et a passé le temps. Il n'était pas au courant que le premier officier avait son breffage dans le cadre du PPC. En réinterrogatoire, il a déclaré que bien qu'il ne s'en souvenait pas, il a probablement participé au breffage. En outre, il a indiqué dans son témoignage qu'il n'était pas prêt à ce moment-là pour le décollage étant donné qu'il devait aller au guichet automatique.

Lorsqu'on lui a demandé pour quelle raison l'inspecteur Grant avait quitté l'aéronef à Hamilton alors que le plan prévoyait qu'il poursuive pour toute la durée du vol, il a déclaré qu'il pensait que l'inspecteur était fatigué d'attendre.

**M. G. Cooper** a témoigné pour les intimés. Il était le directeur des opérations aériennes, ayant une expérience considérable dans l'industrie de l'aviation. Il a dit que lorsqu'il a quitté l'aéroport le 28 mai 1996, il continuait de croire qu'un départ vers 8 h 30 ou 9 h le 29 mai était possible. Il est revenu à l'aéroport vers 10 h ou 11 h le 29 mai. Bien qu'il ait parlé à l'inspecteur Grant, il ne se rappelait pas avoir été informé de quelque préoccupation que ce soit à l'égard de la période de service de vol de l'équipage. Ce n'est que plus tard qu'il a réalisé que l'inspecteur Grant avait quitté l'aéronef à Hamilton.

Selon M. Cooper, l'équipage de conduite s'était présenté à 7 h 30 en prévision d'un départ à 8 h 30. Toutefois, après cette heure, les membres d'équipage de conduite ont dû faire face à ce que M. Cooper caractérise comme un « retard qui n'en finissait pas ».

Le **premier officier Dmytriw** était également le vice-président d'Air Niagara Express Inc. Il a déclaré qu'il savait que l'aéronef ne décollerait pas à 7 h 30 étant donné qu'il y avait encore des formalités administratives à remplir. Il n'a informé personne étant donné qu'il avait auparavant prévu rencontrer l'inspecteur à 7 h 30. À son arrivée à l'aéroport, l'équipage de conduite a appris « officiellement » qu'il y aurait un retard. Il a déclaré que M. Cooper n'était pas présent à ce moment-là.

Le premier officier Dmytriw a nié que l'inspecteur Grant lui ait mentionné la question de la limite de période de service de vol. Il a également déclaré que l'inspecteur Grant n'avait pas dit pour quelle raison il quittait l'aéronef à Hamilton.

Il a admis en contre-interrogatoire que le breffage PPC a commencé lorsque l'inspecteur Grant est arrivé à 7 h 30.

## **OBSERVATIONS**

M<sup>me</sup> Elliott a soutenu qu'elle avait établi les éléments constitutifs de l'affaire, à savoir que les membres d'équipage de conduite avaient été identifiés et qu'ils avaient excédé la période maximale prescrite de service de vol.

Elle a établi que la preuve en était faite étant donné que l'inspecteur Grant, à son arrivée à 7 h 30 le 29 mai, a vu le commandant de bord effectuer sa planification de vol et qu'il a amorcé le breffage PPC avec le premier officier. L'heure du retour tôt le matin suivant a été vérifiée à la suite d'une enquête dans la tour et correspondait à l'inscription faite dans le carnet de route. Par conséquent, le temps écoulé excédait les limites prescrites dans l'ONA. Elle a en outre soutenu que la période entre 7 h 30 et l'heure de départ devait être considérée comme une période d'attente, ce qui fait partie de la période de service de vol.

M<sup>e</sup> Dubey, au nom des intimés, a réfuté que le ministre se soit acquitté du fardeau de la preuve. Il n'a pas remis en question que les membres d'équipage soient arrivés à 7 h 30, mais a demandé

pourquoi ils l'avaient fait. Il a soutenu que l'heure à laquelle la période de service de vol avait commencé n'était pas claire et il a signalé des incohérences dans le témoignage de l'inspecteur Grant et du commandant de bord Martin quant au moment où la planification de vol s'est faite. Il a soutenu que le breffage PPC n'amorce pas la période de service de vol.

Il a affirmé que la période de service de vol ne commence que peu de temps avant le décollage. Compte tenu des heures de décollage et d'arrivée inscrites dans le carnet, il a soutenu que la période de service de vol aurait été d'environ 14 heures et 3 minutes. Par conséquent, il n'y a eu aucune contravention de l'article.

## **LE DROIT**

L'ONA, série VII, n° 2, à l'article de l'interprétation donne les définitions pertinentes.

« membre d'équipage » désigne une personne chargée de fonctions à bord d'un avion pendant le temps de vol.

« temps de service de vol » désigne le temps total, y compris le temps de disponibilité, requis pour préparer, exécuter et terminer :

- a) un vol ou une série de vols;
- b) les tâches administratives reliées au vol ou à la série de vols.

« temps de disponibilité » désigne le temps durant lequel un membre d'équipage de conduite doit rester disponible pour le service de vol à un aéroport.

Paragraphe 41.1(3) :

(3) Nul ne peut remplir les fonctions de membre d'équipage ... dans le cas où l'intéressé :

(...)

- b) soit dépasserait le temps de service de vol maximal prévu au paragraphe (5);

Paragraphe 41.1(5)

(5) Le temps de service de vol maximal de tout membre d'équipage de conduite est de 15 heures par période de 24 heures consécutives.

Le *Règlement de l'Air* donne la définition suivante à la section de l'interprétation :

« temps de vol » désigne le total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

## DISCUSSION

Les faits ne faisant pas l'objet du litige sont :

1. Le commandant de bord Martin et le premier officier Dmytriw étaient les membres d'équipage de conduite pour le vol en question.
2. L'équipage de conduite est arrivé à l'aéroport de Toronto à 7 h 30 le 29 mai 1996.
3. L'aéronef, et par conséquent l'équipage de conduite, est revenu à l'aéroport de Toronto à 00 h 24 le matin suivant.

La période écoulée entre ces deux paramètres est de 16 heures et 54 minutes.

Le différend porte sur la question de savoir si l'équipage de conduite a dépassé la période maximale de service de vol qui est de 15 heures pour une période de 24 heures, tel que le stipule l'ONA, série VII, n<sup>o</sup> 2. Pour déterminer ce point, on doit établir à quel moment la période de service de vol a commencé.

La preuve produite par les témoignages est pleine de contradictions.

Le commandant de bord Martin a admis être arrivé à 7 h 30, mais a nié avoir commencé sa planification de vol à ce moment-là.

L'inspecteur Grant a indiqué dans son témoignage être arrivé vers 7 h 30 et avoir remarqué que le commandant de bord Martin effectuait sa planification de vol. Il a également dit dans son témoignage qu'il avait été informé du retard du vol à peu près à cette heure-là par M. G. Cooper. Toutefois, M. Cooper et l'équipage de conduite ont tous affirmé que M. Cooper n'est arrivé à l'aéroport qu'en milieu d'avant-midi.

L'inspecteur Grant a déclaré qu'un certain temps après le début du retard, il a fait part de ses préoccupations en ce qui concerne la durée de la période de service de vol aux membres d'équipage de conduite. Le commandant de bord Martin a nié qu'il ait été question au cours de la conversation de la possibilité d'excéder la durée prescrite de la période de service de vol, mais a admis que l'inspecteur Grant avait parlé d'une longue journée. Le premier officier Dmytriw a dit que la conversation n'a jamais eu lieu. L'inspecteur Grant a pris des mesures en ce qui concerne sa préoccupation. Il a quitté l'aéronef à Hamilton étant donné qu'il croyait que s'il restait à bord de l'aéronef, son horaire du lendemain en serait perturbé. Les deux membres d'équipage de conduite affirment qu'ils ne savaient aucunement pourquoi il avait quitté l'aéronef à Hamilton.

Bien que ces contradictions soient perturbantes, elles n'abordent pas le noeud du problème. Les cohérences du témoignage sont plus révélatrices et aident à résoudre la question.

Dans son témoignage, l'inspecteur Grant a dit qu'il a commencé le breffage pour le PPC à son arrivée (c.-à-d. à 7 h 30). En contre-interrogatoire, le premier officier Dmytriw a reconnu que le breffage a commencé dès l'arrivée de l'inspecteur. Le commandant de bord Martin a dit qu'il ne se rappelait pas d'avoir participé au breffage, mais a tout de même émis une réserve quant à cette déclaration en déclarant qu'il y a probablement assisté.

En présentant un témoignage général, le commandant de bord a dit se rappeler de quelques détails sur la plupart des questions abordées. Il me semble surprenant qu'un commandant de bord qui devait être accompagné par un inspecteur de Transports Canada pour toutes les étapes d'une longue journée manifeste peu d'intérêt et aucune inquiétude quant à la raison pour laquelle l'inspecteur a mis fin à son voyage plus tôt.

Dans son témoignage, l'inspecteur Grant a indiqué que le commandant de bord effectuait sa planification de vol vers 7 h 30, mais le commandant de bord le nie. Il me semble plus crédible qu'un pilote arrive à 7 h 30 pour commencer sa planification de vol plutôt que pour se promener aux alentours, regarder la télévision et boire du café, comme le dit dans son témoignage le commandant de bord. Lorsqu'il y a un conflit entre le témoignage du commandant de bord et celui de l'inspecteur, je choisis le témoignage de ce dernier.

Le directeur des opérations aériennes, M. Cooper, a dit dans son témoignage que l'équipage de conduite est arrivé pour 7 h 30 étant donné qu'il n'était pas certain qu'il y aurait un retard. Il affirme que les membres d'équipage de conduite se sont présentés au travail en prévision d'un décollage à 8 h 30. Cette affirmation est conforme à celle du premier officier Dmytriw qui déclare qu'il a été informé « officiellement » du retard à 7 h 30.

En contre-interrogatoire, M. Cooper a réitéré qu'il estimait que l'aéronef aurait pu décoller à 8 h 30, mais qu'il a fait face à ce qu'il a caractérisé de « retard qui n'en finissait pas » à ce moment-là.

## **CONCLUSION**

La définition de temps de service de vol inclut b) « les tâches administratives reliées au vol ou à la série de vols ». Le premier vol de la série de vols prévus le 29 mai 1996 avait pour objet un PPC en ce qui concerne le premier officier Dmytriw. En préparation pour ce vol, l'inspecteur Grant a amorcé le breffage en vue du PPC à 7 h 30. Le premier officier Dmytriw est d'accord avec cette affirmation. J'accepte les preuves de l'inspecteur Grant selon lesquelles le commandant de bord avait amorcé sa planification de vol à ce moment-là.

Dans le présent cas, le temps de service de vol de l'équipage de conduite a commencé par le breffage en vue du PPC et la planification de vol étant donné que les deux étaient des tâches administratives associées à ce vol particulier. Dans le cas qui nous préoccupe, ces deux tâches ont commencé en même temps. Je crois que cette constatation est plus amplement démontrée par la caractérisation du temps entre le début du temps de service de vol et le décollage.

La définition de temps de service de vol inclut précisément le temps de disponibilité. Tel qu'on l'a noté, cela signifie « le temps durant lequel un membre d'équipage de conduite doit rester disponible pour le service de vol à un aéroport ». Je statue que le temps entre le début du breffage et de la planification à 7 h 30 et le décollage éventuel constituait du temps d'attente. L'équipage de conduite se trouvait à l'aéroport en prévision d'un décollage. L'inspecteur Grant a indiqué dans son témoignage que, pour une partie de ce temps, ils se trouvaient tous en réalité dans l'aéronef. Je crois que c'est cohérent avec le témoignage du directeur des opérations aériennes, M. Cooper. Il a dit qu'il s'agissait d'un retard qui n'en finissait pas et non d'un

remaniement de l'horaire. L'équipage de conduite se trouvait à l'aéroport, prêt à décoller dès que l'aéronef devenait en état de service. Que l'équipage de conduite soit prêt au moment où l'aéronef était prêt correspond à la déclaration de M. Carey dans le deuxième exposé conjoint des faits.

La même question était soulevée dans le dossier n° W-0204-02 (TAC) *Thomas Edward Matiushyk c. Ministre des Transports*.

La licence de M. Matiushyk avait été suspendue en raison d'une contravention prétendue à l'ONA, série VII, n° 3, paragraphe 42.1(5).

La suspension faisait suite à une vérification de la compagnie Alta Flights. Un carnet de route d'aéronef indiquait que M. Matiushyk avait piloté l'aéronef pendant une série de vols dont le point d'origine était Edmonton à 7 h 03 et le point d'arrivée à Edmonton à 10 h 10. Plus tard pendant cette journée, le même pilote avait quitté Edmonton à 17 h 17 et exécuté une série de vols dont le dernier s'était terminé à 2 h 01 le matin suivant. Cela indiquait donc une durée totale de service de 18 heures 58 minutes dans une période de 24 heures consécutives.

Les preuves présentées indiquaient que, après le vol du matin, le pilote était retourné chez lui, avait mangé, regardé la télévision et dormi. Il n'était pas muni d'un téléavertisseur et il n'était pas en disponibilité. Il croyait qu'il n'était pas tenu d'être en disponibilité, ayant été libéré du service jusqu'à 17 h. Le Tribunal avait statué qu'entre 10 h 10 et 17 h 17, le pilote n'était pas en disponibilité; par conséquent, la durée de service de vol n'a pas été dépassée.

Par contraste, l'équipage de conduite dans le présent cas a commencé son temps de service de vol par le breffage en vue du PPC et la planification de vol, puis a attendu la fin d'un retard qui n'en finissait pas. Au lieu d'être libérés du service, les membres d'équipage de conduite sont restés à l'aéroport, prêts à décoller dès que l'aéronef devenait en état de service.

## DÉCISION

**Pour les motifs susmentionnés, le ministre des Transports a démontré selon une prépondérance des probabilités que le commandant de bord Martin et le premier officier Dmytriw ont contrevenu à l'ONA, série VII, n° 2, paragraphe 41.1(3) le 29 mai 1996 ou vers cette date. En conséquence, je confirme l'amende de 100,00 \$ dans chaque cas.**

Allister W. Ogilvie  
Vice-président  
Tribunal de l'aviation civile