

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

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

- et -

**Air Canada**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, L.R., ch. 33 (1er suppl.), art. 7.7

*Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433, al. 602.105c)

**Précautions voulues, Compétence du Tribunal, Restrictions concernant les critères acoustiques**

---

**Décision à la suite d'une révision  
Pierre Beaudry**

---

**Décision : le 27 décembre 2001**

TRADUCTION

*Air Canada a contrevenu aux Critères acoustiques d'utilisation de Montréal (Dorval) publiés dans le Canada Air Pilot en vertu de l'article 602.105 du Règlement de l'aviation canadien. Je confirme l'amende de 12 500 \$ pour le vol 788. Ce montant est payable au Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les quinze jours de la signification de la présente décision.*

Une **audience en révision** relative aux affaires en rubrique a été tenue le jeudi 11 octobre 2001 à 10 h 30 à la Cour fédérale du Canada à Montréal (Québec).

**HISTORIQUE**

Le 15 décembre 1999, le vol 196 d'Air Canada a atterri à Montréal (Dorval) à 1 h 27 pendant la période de couvre-feu prévue au *Canada Air Pilot* (CAP). Une amende de 12 500 \$ a été imposée par le ministre des Transports en vertu des dispositions applicables de la *Loi sur l'aéronautique*. (Dossier n° Q-2205-41 (TAC))

De plus, le 14 février 2000, le vol 788 d'Air Canada a atterri à Montréal (Dorval) à 2 h 18 pendant la période de couvre-feu. Le ministre a imposé une autre amende semblable. (Dossier n° Q-2204-41 (TAC))

À défaut de paiement, une audience en révision a été fixée au 11 octobre 2001 pour la cause du vol AC 196 et au 12 octobre 2001 pour la deuxième amende relative au vol AC 788.

## **PRÉLIMINAIRES**

Au début de l'audience, au nom des deux parties, le représentant du ministre, M<sup>e</sup> Béland, a indiqué que les parties étaient parvenues à une entente sur certains faits principaux reliés aux deux causes. Cette entente sur les faits a été déposée comme pièce M-1. En conséquence, la requête incluait une demande pour réunir les deux dossiers étant donné que les témoins et les lois applicables étaient les mêmes. Dans l'intérêt des parties, compte tenu du fardeau de preuve, du temps et des coûts, la requête a été accordée de sorte que la présente décision à la suite d'une révision porte sur les deux causes.

## **LA PREUVE**

L'aéronef pour les deux vols était un Airbus 319; sa masse opérationnelle brute est de plus de 45 000 livres il est classé comme un aéronef « moderne » de stage 3 en regard des critères acoustiques.

La définition de couvre-feu pour l'aéroport de Montréal (Dorval) est publiée dans le CAP, dont un exemplaire est déposé comme pièce M-2 (pour le AC 196) et M-3 (pour le AC 788). Les deux pièces montrent que l'atterrissage d'un Airbus 319 est interdit à Dorval après 1 h, à moins qu'une permission préalable n'ait été obtenue du Directeur délégué de l'aéroport au sens de l'article 5 de la partie A des Critères acoustiques d'utilisation.

Il est de notoriété publique que l'aéroport de Montréal est géré et exploité sous l'autorité d'Aéroports de Montréal (ADM). En conséquence, deux des témoins appelés par le ministre, MM. Savard et Gagnon, sont des gestionnaires d'ADM.

La pièce M-1, complétée par le témoignage de M. Gagnon d'ADM et par les représentations de l'avocat d'Air Canada, M<sup>e</sup> Poppe, ont permis de résumer les faits opérationnels de la façon suivante.

### **Air Canada 196**

Le vol a quitté Toronto le 14 décembre 1999 à 23 h 24 (heure locale) et sa destination finale était Ottawa. Toutefois, en raison des conditions météorologiques, il a utilisé Dorval comme aéroport de dégagement où il a atterri le 15 décembre à 1 h 27. Aucune permission préalable n'a été demandée à ADM pour autoriser un atterrissage en dehors des heures d'exploitation, c.-à-d. pour atterrir en période de couvre-feu.

## **Air Canada 788**

Le vol a quitté l'aéroport O'Hare de Chicago le 13 février 2000 à 23 h 24, avec deux heures de retard (en raison de la neige à Toronto), en direction de Montréal et il a atterri à Dorval le 14 février à 2 h 18. Une permission d'atterrissage avait été demandée à ADM mais elle n'avait pas été accordée. Le commandant de bord, de concert avec la gestion opérationnelle d'Air Canada et son Centre d'exploitation de système (CES) ont pris la décision d'atterrir sans permission préalable et en dépit du refus d'accorder une exemption.

## **Politique de gestion du bruit d'ADM**

M. Jacques Savard d'ADM a été appelé pour témoigner sur la politique d'ensemble mise en place par ADM pour gérer le bruit à Montréal. M. Savard est directeur adjoint, gestion du climat sonore pour ADM.

M. Savard a indiqué que la gestion du bruit fait partie des priorités d'ADM et exige de sa part un engagement à temps plein.

La mission d'entreprise d'ADM est l'augmentation de la circulation d'aéroport selon une approche dite de « développement économique durable ». Le bruit constitue non seulement un facteur de ce type de développement comme on l'a susmentionné mais il fait partie des priorités.

ADM possède un pouvoir discrétionnaire (dont il sera question plus loin) pour accorder ou refuser une autorisation d'atterrir en dehors des heures d'exploitation. Dans un objectif de gestion de ce pouvoir et en guise de complément à l'information du CAP, ADM a élaboré des directives selon onze critères, notamment le délai en vol et l'évacuation sanitaire en vol. Selon le témoignage, ces directives se fondent pour l'essentiel sur des facteurs clés comme la prévisibilité et le contrôle opérationnel pour accorder ou refuser une autorisation d'atterrir pendant les heures d'interdiction. Ainsi, si une demande est formulée alors qu'on peut prévoir que cet atterrissage aura lieu en dehors des heures d'exploitation, elle sera refusée. Voilà la façon dont ADM tranche la question, tout en sachant qu'elle est des plus difficiles, comme l'a souligné M. Savard.

Si la politique est si tranchée, restrictive et respectée à la lettre c'est en raison de la présence de l'Aéroport de Mirabel où il n'y a pas de couvre-feu, donc aucune restriction relative à l'atterrissage.

Contre-interrogé par Air Canada, M. Savard a reconnu que la directive a été établie par ADM et non par le Gouvernement du Canada et qu'il y a une possibilité que Montréal (Dorval) est le seul aéroport au Canada qui soit doté d'une telle politique. Il a mentionné que les conditions météorologiques sont effectivement un paramètre parmi les directives mais que l'imprévisibilité demeure primordiale pour accorder une autorisation.

En ce qui a trait au vol AC 196 et à la question de savoir si Dorval aurait été désigné comme aéroport de dégagement compte tenu du fait que le déroutement n'était pas prévisible, M. Savard a déclaré qu'au sens de la politique d'ADM, Mirabel aurait dû être utilisé comme aéroport de

dégagement. Étant donné qu'aucune demande d'exemption n'a été effectuée, il n'est pas nécessaire de spéculer sur la décision d'ADM dans les circonstances.

M<sup>e</sup> Poppe a fait un commentaire général sur le fait qu'Air Canada ne fait pas affaires à Mirabel et qu'elle n'y a pas de personnel en service. M. Savard a répondu qu'il est non seulement possible de dérouter les transporteurs vers Mirabel mais qu'il s'agit d'une pratique fréquente. Des autobus transportent les passagers vers la ville de Montréal. M<sup>e</sup> Poppe a ensuite commenté qu'en matière d'économie et de service à la clientèle, Dorval convient d'avantage aux lignes aériennes. M. Savard a répondu que les facteurs environnementaux sont en cause et qu'on doit trancher quelque part.

## **Gestion opérationnelle de l'aéroport**

Le ministre a appelé M. Paul Gagnon pour témoigner. M. Gagnon est directeur délégué à l'exploitation chez ADM et il était directeur délégué de l'aéroport le 14 février lorsque le vol AC 788 a atterri sans autorisation. C'est M. Gagnon qui a refusé l'autorisation.

L'explication donnée par le témoin concernant le refus suit la logique de la politique : Air Canada ne pouvait assurer que le refoulement du vol en préparation pour son décollage de Chicago se fasse assez tôt pour qu'il atterrisse à Dorval avant le couvre-feu. En d'autres termes, l'atterrissage après les heures d'exploitation était non seulement une forte probabilité mais en fait une éventualité prévisible avant le départ. En fonction de cela et au sens de la politique, la permission devait être refusée.

La pièce M-5 est une copie du journal des opérations d'ADM relatif au vol AC 788. Tel qu'indiqué, un autre vol d'AC (vol 430) a été autorisé en dehors des heures cette même nuit. M. Gagnon a expliqué que le AC 430 était un vol réglementaire, qu'il s'agissait d'un vol autorisé à atterrir quinze minutes après le début du couvre-feu parce que son refoulement avait été fait suffisamment à temps pour respecter les règlements afférents au bruit, c.-à-d. avant minuit à Toronto. En conséquence, le fait d'atterrir avant le couvre-feu était possible d'un point de vue de planification opérationnelle. Le cas du vol 788 est différent parce que dans ce cas le test de la prévisibilité n'était pas réalisé.

M. Gagnon a mentionné que ADM et le CES d'Air Canada ont des communications constantes pour traiter de questions comme les exemptions au couvre-feu.

## **LA LOI**

L'alinéa 602.105c) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) prévoit :

602.105 Il est interdit d'utiliser un aéronef à un aéroport ou dans son voisinage à moins de se conformer aux procédures d'atténuation de bruit et aux exigences de contrôle de bruit applicables, précisées par le ministre dans le *Canada Air Pilot* ou le *Supplément de vol-Canada*, notamment en ce qui concerne :

a) les pistes préférentielles;

- b) les routes à bruit minimum;
- c) les heures au cours desquelles l'utilisation des aéronefs est restreinte ou interdite;
- d) les procédures d'arrivée;
- e) les procédures de départ;
- f) la durée des vols;
- g) les interdictions ou restrictions visant les vols d'entraînement;
- h) les approches VFR ou à vue;
- i) les procédures d'approche simulée;
- j) l'altitude minimale à laquelle les aéronefs peuvent être utilisés dans le voisinage de l'aérodrome.

Dans la partie B du CAP, les heures interdites sont publiées pour l'aéroport et dans la partie A (article 5) le directeur délégué de l'aéroport est désigné comme étant l'autorité qui accorde ou refuse l'autorisation ad hoc d'atterrir en dehors des heures d'exploitation.

En conséquence, le RAC donne un pouvoir discrétionnaire aux autorités locales aéroportuaires concernant la gestion du bruit. En vertu du RAC qui a remplacé l'ancienne Série II des Ordonnances sur la navigation aérienne (ONA), la gestion du bruit est dorénavant traitée à l'échelon local.

L'exercice équitable du pouvoir discrétionnaire constitue un principe fondamental en droit administratif. Ce principe fondamental repose sur l'administration équitable et impartiale de cette discrétion. En revanche, pour appliquer l'équité, une politique claire qui régit toute affaire discrétionnaire constitue la meilleure façon d'éviter la confusion et l'injustice.

## **ARGUMENTS**

Au nom du ministre, M<sup>e</sup> Béland a fait valoir que la preuve des deux contraventions avait été faite puisque la règle de la responsabilité stricte s'applique ici. Bien que la diligence raisonnable puisse constituer une défense appropriée dans un cas de responsabilité stricte, une règle réitérée à l'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre a plaidé qu'aucune autorisation n'a été demandée pour le vol AC 196, alors qu'une autorisation a été demandée pour le vol AC 788 mais qu'elle avait été refusée. En conséquence, aucune mesure n'a été prise pour éviter l'une ou l'autre contravention. Il s'ensuit que non seulement la diligence raisonnable n'a pas été appliquée mais dans le cas du AC 788, une contravention délibérée du RAC a eu lieu.

Au nom d'Air Canada, M<sup>e</sup> Poppe a plaidé que la gestion du bruit devait être abordée de façon globale et que les aéroports doivent être raisonnables. Les politiques doivent équilibrer les « choses » entre les différents joueurs. En ce qui concerne ADM et la destination de Montréal, les critères qui sous-tendent la politique ne sont ni énumérés, ni présentés et la politique relative au bruit est non seulement restrictive mais irréaliste, si l'on tient compte des conditions météorologiques au Canada. L'avocat a soulevé que dans la cause d'*American Airlines*<sup>[1]</sup> en 1991, certaines conditions météorologiques prévalaient dans tout le réseau, ce qui a occasionné un retard dans le système.

En ce qui a trait au vol AC 196, Air Canada a plaidé qu'une approche interrompue d'Ottawa à Dorval représente un vol très court et que la sécurité doit être prise en compte. Un vol ayant Ottawa comme destination ne constitue pas un cas pour lequel on doit exiger une autorisation. L'avocat a plaidé par la suite qu'une demande était sans doute nécessaire mais, qu'à tout événement, une autorisation aurait été refusée en faveur de Mirabel. Il a prétendu qu'on ne demande pas aux autres transporteurs d'aller vers Mirabel et que la direction d'ADM a une approche de la gestion du bruit qui est disparate et qui joue contre Air Canada. De plus, si les gens de Montréal comprenaient les coûts et des inconvénients d'un atterrissage de nuit à Mirabel pour les passagers et pour Air Canada, ils comprendraient et ne se plaindraient pas. Il a de plus ajouté que le niveau de plaintes relatives aux vols du même type demeure inconnu.

M<sup>e</sup> Poppe a cité la cause *Sault Ste-Marie*<sup>[2]</sup> dans laquelle, selon lui, la Cour suprême a considéré les coûts comme un facteur d'évaluation de la nature et du degré de mesures raisonnables nécessaires pour la diligence raisonnable.

Quant aux faits reliés aux vols, Air Canada a plaidé que le vol 196 était seulement vingt-huit minutes en retard alors que dans le cas du vol 788, ADM a simplement refusé d'exercer sa discrétion.

Pour le ministre, ce n'est pas la sécurité qui est en cause ici, mais uniquement les conséquences économiques des restrictions reliées au bruit pour une ligne aérienne comme la contrevenante. Bien que les coûts d'affaires et les inconvénients des passagers qui atterrissent à Mirabel sont évidents et importants, ils ne constituent ni une défense, ni un facteur d'atténuation de l'amende et, de plus, Air Canada avait toujours le choix de retourner à son point de départ si elle n'était pas contente de se rendre à Mirabel.

## **ANALYSE**

Le RAC a remplacé les ONA et la gestion du bruit est devenue une question sur laquelle les autorités locales ont la discrétion d'établir une politique et dont elles peuvent gérer les cas d'exemption au couvre-feu qui fait d'ailleurs partie intégrante d'une telle politique.

Voilà exactement ce qu'ADM a fait dans le cas en l'espèce et je n'ai aucune preuve qu'ADM traite Air Canada de façon injuste. Afin d'éviter la confusion et les incohérences, on a établi une politique précise pour utiliser l'aéroport de Mirabel lorsqu'on peut prévoir qu'un atterrissage aura lieu ou pourrait avoir lieu après le couvre-feu. Air Canada connaît cette politique ou est censée la

connaître étant donné que son CES interagit avec ADM quotidiennement, sans mentionner qu'Air Canada est un client du réseau d'ADM.

En ce qui a trait aux remarques susmentionnées sur l'économie des lignes aériennes, je ferai les commentaires suivants. Il n'y a aucun doute que l'atterrissage d'un aéronef loin de sa base après les heures représente un inconvénient réel pour les passagers et le transporteur. À court préavis, des arrangements appropriés doivent être faits avec les passagers alors que l'aéronef n'est plus positionné pour le prochain vol à l'horaire. C'est le type de retombées économiques dont parle M<sup>e</sup> Poppe.

Toutefois, toute cette question économique (avec ou sans la question de Mirabel) concerne les répercussions possibles des restrictions acoustiques, qui sont eux-mêmes un reflet d'une politique institutionnelle. Le Tribunal n'a aucune compétence ici pour revoir les politiques au niveau des projections. Le règlement confère à ADM la discrétion d'établir la politique et à moins que l'élaboration ou la mise en application de ladite politique ne soit injuste sous l'angle du droit administratif, c'est auprès d'ADM qu'Air Canada doit tenter d'obtenir une politique moins restrictive et non auprès du Tribunal. Pendant ce temps et d'ici là, les critères acoustiques et les conditions publiées dans le CAP doivent être suivies en tout temps.

Bien qu'il soit fort restrictif, le caractère précis de la politique de prévisibilité ajoute à la qualité de la politique d'ADM parce que sa cohérence est plus grande si ses paramètres sont bien définis. À tout le moins, Air Canada connaît le point de vue d'ADM et les commentaires de M<sup>e</sup> Poppe en font foi : « Pourquoi demander une exemption lorsque nous savons que la réponse sera Mirabel? » Toute la portée de l'affaire est centrée sur la considération première qu'ADM attribue à la gestion du bruit.

En ce qui a trait à la cause d'*American Airlines* en 1991, j'aimerais souligner que la Série II des ONA qui était en vigueur à l'époque ne l'est plus.

## DÉCISION

Les faits de la cause relatifs aux deux chefs d'accusation décrits aux pièces M-1, M-4 et M-5 ne sont pas contestés par les parties et les faits soulevés à la pièce M-1 sont effectivement admis.

En atterrissant à Dorval le 15 décembre 1999 en dehors des heures d'exploitation, Air Canada a contrevenu aux Critères acoustiques d'utilisation de Montréal (Dorval) publiés dans le CAP en vertu de l'article 602.105 du RAC. On n'a présenté aucune demande d'exemption (en vertu de l'article A(5) de la politique publiée d'ADM) et, par conséquent, on ne l'a jamais obtenue. Conséquemment, on n'a pas pris les mesures nécessaires pour prévenir l'infraction.

En atterrissant à Dorval le 14 février 2000 en dehors des heures d'exploitation, Air Canada a contrevenu aux Critères acoustiques d'utilisation de Montréal (Dorval) prévus au CAP en vertu de l'article 602.105 du RAC. Une demande d'exemption a été présentée (en vertu de l'article A(5) de la politique publiée d'ADM) mais elle a été refusée et l'atterrissage a été effectué sans exemption. Dans cette cause, nous avons un équipage, le CSE et le pilote de permanence, qui contreviennent collectivement et de façon délibérée au RAC, ainsi que le démontre la pièce M-1.

## LA SANCTION

Pour le ministre, M. Justin Bourgault a témoigné à titre de directeur régional de l'Application de la loi de Transports Canada, poste qu'il occupait à l'époque.

Le *Manuel d'application de la loi de Transports Canada*<sup>[3]</sup> a été présenté comme pièce M-7. Pour une infraction en vertu de l'article 602.105 du RAC, les directives indiquent une amende de 5 000 \$ pour une première infraction, 12 500 \$ pour une deuxième infraction et jusqu'à 25 000 \$ pour une troisième infraction.

L'amende pour chaque infraction a été fixée à 12 500 \$, chacune d'entre elles étant considérée et traitée comme une deuxième infraction. La preuve concernant la première infraction a été présentée comme pièce M-8 et elle indique que le 12 avril 1999, Air Canada et le ministre ont convenu d'un règlement de 4 000 \$ pour une première infraction qui a eu lieu le 27 septembre 1998.

M. Bourgault a de plus témoigné que l'amende de 12 500 \$ était entièrement justifiée, si l'on tient compte :

1. du plafond de 25 000 \$ qui indique clairement l'importance que le RAC accorde à la gestion du bruit;
2. que Mirabel représente toujours un aéroport de dégagement possible, d'où la gravité de ces chefs d'accusation;
3. qu'aucune demande d'exemption n'a été présentée dans un cas, alors qu'elle l'a été dans le deuxième cas, puis refusée.

À l'étape des plaidoiries, au nom du ministre, M<sup>e</sup> Béland a invoqué la cause *Wyer*<sup>[4]</sup> dans laquelle, lors de l'appel, le Tribunal a passé en revue l'ensemble des facteurs à considérer pour fixer une amende.

Pour le ministre, les facteurs principaux qui doivent être pris en considération sont la dissuasion et l'exemplarité. À moins que l'amende ne dépasse « le coût des affaires » les exploitants sont susceptibles de ne pas se conformer aux règles et aux règlements relatifs aux critères acoustiques. Ainsi, le niveau d'amende est non seulement approprié mais il doit être au-dessus du « coût des affaires » pour être efficace.

Pour Air Canada, M<sup>e</sup> Poppe a plaidé que plusieurs facteurs atténuants jouent en faveur d'Air Canada :

1. L'introduction d'aéronefs de type 3 dans la flotte;
2. la collaboration d'Air Canada à l'enquête;
3. la pratique d'Air Canada de rappeler constamment à ses commandants de bord d'observer les couvre-feux;
4. les répercussions économiques des atterrissages à Mirabel sur la communauté aéronautique où aucun personnel n'est de service;
5. le niveau des plaintes qui ne semble pas justifier le niveau de l'amende.



Il a conclu en plaidant que Transports Canada n'est pas cohérent quant aux sanctions reliées au bruit, que le niveau des amendes dans la cause en l'espèce est nettement abusif et que la demande du ministre devrait être rejetée.

En ce qui a trait à la déclaration sur l'incohérence des sanctions de Transports Canada reliées au bruit, je ne vois aucune preuve de cela quand je prends connaissance d'un imprimé des pages sur l'application de la loi du site Web de Transports Canada (dont il a été question lors de l'audience mais qui n'ont pas été présentées en preuve étant donné qu'il s'agit d'informations publiques). M<sup>e</sup> Poppe a calculé les amendes antérieures selon une moyenne pour appuyer son point de vue sur les incohérences. Cela ne fonctionne pas parce qu'une deuxième ou une troisième infraction ne sera pas considérée comme telle tant que la condamnation pour une première infraction ou une infraction antérieure n'ont pas été prononcées; c'est la raison pour laquelle deux infractions sans une première condamnation équivalent à une amende de 10 000 \$ et non de 17 500 \$. Pour la même raison, Air Canada écope de deux amendes de 12 500 \$ en vertu de deux chefs d'accusation plutôt que 25 000 \$ pour la présumée troisième infraction.

En ce qui a trait au vol 196, Air Canada plaide comme facteur atténuant qu'il s'agissait d'un vol très court (remettre les gaz vers Dorval comme aéroport de dégagement au lieu d'Ottawa) et il explique que bien qu'une demande aurait dû être présentée, l'équipage n'a peut-être pas eu le temps de le faire. C'est vrai mais il est aussi vrai qu'Air Canada a une interaction constante avec CES et les autorités aéroportuaires comme ADM.

Je ne suis pas d'accord avec le point de vue d'Air Canada selon lequel le niveau de plaintes constitue un facteur atténuant pour établir une amende. Notre système de droit ne se fonde pas sur les appels téléphoniques reçus pour établir les amendes. Cela ne veut pas dire pour autant que cette question ne peut avoir de répercussions aggravantes comme il est indiqué dans la cause *Wyer*. Toutefois, à titre d'outil de mesures, le niveau des plaintes est certainement important dans le processus de révision de la politique d'ADM.

Toute réflexion faite, je ne vois aucune raison de modifier le niveau de l'amende de 12 500 \$ imposée comme deuxième infraction pour le vol AC 196.

Toutefois, dans le cas du vol 788, je suis fort préoccupé de l'attitude d'Air Canada. Dans cette cause, nous n'avons pas seulement une violation délibérée mais une décision planifiée d'un équipage et endossée par le CES et le pilote de permanence d'atterrir en dépit d'un refus d'exemption. D'une part, il s'agit d'un facteur aggravant important. D'autre part, adopter le point de vue qu'une absence de demande est moins grave qu'une violation délibérée pour dégager des paramètres d'application de la loi ne servirait en rien notre système juridique.

Dans son processus d'application de la loi, le ministre a choisi d'établir le même niveau d'amende et de considérer l'autre infraction comme une deuxième infraction. J'accepte ce point de vue. La combinaison des deux amendes devrait produire un effet dissuasif suffisant pour que l'intimée Air Canada respecte dorénavant l'article 602.105 du RAC.

Les politiques relatives aux critères acoustiques d'ADM, de même que l'utilisation de Mirabel relèvent du transport aérien et je souhaite que les directions respectives d'Air Canada et d'ADM

continuent d'échanger des points de vue sur les répercussions de l'approche d'ADM en ce qui a trait à la croissance de la circulation aérienne.

## DÉCISION CONCERNANT LA SANCTION

**Je confirme l'amende de 12 500 \$ pour le chef d'accusation 1 (AC 196) et pour le chef d'accusation 2 (AC 788), soit un total de 25 000 \$.**

Pierre Beaudry  
Conseiller  
Tribunal de l'aviation civile

---

<sup>[1]</sup> *Ministre des Transports et American Airlines*, dossier n° Q-0228-41 (TAC), [1991] C.A.T.D. n° 23.

<sup>[2]</sup> [1978] 2 R.C.S. 1299.

<sup>[3]</sup> TP 4751F, Deuxième édition, 1999.

<sup>[4]</sup> *Ministre des Transports et Kurt William M. Wyer*, dossier n° O-0075-33 (TAC) (appel), [1988] C.A.T.D. n° 123.