

A-313-82

A-313-82

**Nordair Ltd. (Appellant)**

v.

**Canadian Transport Commission (Air Transport Committee) (Respondent)**

Court of Appeal, Heald, Ryan JJ. and Cowan D.J.—Ottawa, June 1 and 2, 1983.

*Aeronautics — Appeal from CTC order that airline cease offering passengers coupons for limousine and rent-a-car service — CTC having jurisdiction under s. 10(2) Aeronautics Act to decide whether particular promotional practice proscribed and order cessation — S. 112(10) of Regulations infringed since coupons constituted rebate resulting in transportation at toll different from tariff — Coupon having value though not all would use — Offer of right to ground transport being “in respect of” transportation by air — Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3, ss. 10, 14(1)(m), 15 — Air Carrier Regulations, C.R.C., c. 3, ss. 2, 23, 112(10) — National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 64(5) (rep. and sub. R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 65 (Item 32)).*

In November of 1981, the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission ordered Nordair to terminate certain promotional car-rental programmes. The Committee considered the programmes to be in violation of subsection 112(10) of the *Air Carrier Regulations*, in that they involved the giving of rebates, which resulted in transportation at a toll different from that in Nordair's tariff. Subsequent to the date for compliance stipulated in the order, Nordair ran an advertisement in a Montreal newspaper and, in accordance therewith, offered coupons entitling its passengers to limousine service and rent-a-car service. It continued, however, to collect the amounts that had been approved as tolls and were specified in its tariffs. The Committee advised Nordair that this offer apparently contravened the Committee's earlier rulings. Then, pursuant to subsection 10(2) of the *Aeronautics Act*, it issued the order in question, which required Nordair to cease and desist from making such offers.

Nordair posed two questions in this appeal. First, did the Commission have jurisdiction to make the order? Secondly, did the Commission err in law when it found the limousine and rent-a-car programmes to be infringements of subsection 112(10)?

*Held* (Heald J. dissenting), the appeal should be dismissed.

*Per* Cowan D.J. (Ryan J. concurring): In subsection 10(2) of the Act, the Commission is clearly invested with jurisdiction to order an air carrier, such as Nordair, to cease and desist from any promotional practice which contravenes Part II of the Act, a regulation, or an order of the Commission. The same provision also gives the Commission “full jurisdiction to hear and determine all matters . . . of law or fact”, for the purposes of

**Nordair Ltd. (appelante)**

c.

**Commission canadienne des transports (Comité des transports aériens) (intimée)**

Cour d'appel, juges Heald et Ryan, juge suppléant Cowan—Ottawa, 1<sup>er</sup> et 2 juin 1983.

*b* *Aéronautique — Appel contre une ordonnance rendue par la CCT intimant à la compagnie aérienne de cesser d'offrir à ses passagers des coupons leur donnant droit à des services de limousines et de location de voitures — En vertu de l'art. 10(2) de la Loi sur l'aéronautique, la CCT a compétence pour décider si une certaine pratique publicitaire est interdite ainsi que pour en ordonner la cessation — Les programmes contrevenant à l'art. 112(10) du Règlement puisque les coupons constituent un rabais permettant le transport à un taux différent de celui des tarifs — Les coupons ont une certaine valeur même si tous ne les utiliseront pas — L'offre de coupons de transport terrestre est liée au transport aérien — Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, chap. A-3, art. 10, 14(1)m), 15 — Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C., chap. 3, art. 2, 23, 112(10) — Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 64(5) (abrogé et remplacé par S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), chap. 10, art. 65 (Item 32)).*

*e* Au mois de novembre 1981, le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports ordonnait à Nordair de cesser d'offrir certains programmes de location de voitures pour des fins publicitaires. Le Comité a estimé que les programmes étaient contraires au paragraphe 112(10) du *Règlement sur les transporteurs aériens* parce qu'ils comportaient une offre de rabais permettant le transport à un taux différent de celui des tarifs de Nordair. Après la date prévue pour se conformer à l'ordonnance, Nordair a fait paraître une annonce dans un quotidien de Montréal et, en conformité, a offert à ses passagers des coupons leur donnant droit à des services de transport par limousines ou de location de voitures. *g* Cependant, elle a continué à percevoir les montants correspondant aux taux prévus dans les tarifs applicables à son service. Le Comité a informé Nordair que l'offre de la compagnie paraissait contrevenir aux décisions antérieures du Comité. Par la suite, et en vertu du paragraphe 10(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, il a rendu l'ordonnance en cause, laquelle enjoignait à Nordair de cesser d'offrir ces programmes.

Nordair pose deux questions à la Cour: (1) la Commission avait-elle compétence pour rendre ladite ordonnance? (2) est-ce à tort que la Commission a statué que les programmes de limousines et de location de voitures contrevenaient au paragraphe 112(10)?

*Arrêt* (le juge Heald dissident): l'appel est rejeté.

*Le* juge suppléant Cowan (avec l'appui du juge Ryan): Il ressort clairement du paragraphe 10(2) de la Loi que la Commission a compétence pour ordonner à un transporteur aérien comme Nordair d'abandonner une pratique publicitaire contraire à la Partie II de la Loi, à un règlement ou à une ordonnance de la Commission. Cette disposition confère également à la Commission «pleine juridiction pour entendre et juger

section 10; and therefore, the Commission is empowered to decide whether a contravention has indeed occurred. It follows that the Commission did have jurisdiction to make the order appealed from.

Furthermore, the Committee did not err when it concluded that the programmes offered were contrary to subsection 112(10). Under those schemes, every passenger who purchased a ticket for air transportation could claim a promotional coupon. Although it was not expected that every passenger would use his coupon, the coupon was, nonetheless, of some value to him. In the result, the passenger paid less for his air transportation than he would have if, upon payment of the approved toll, he had received nothing of value other than the air transportation itself.

The fact that the benefit offered was a right to ground—rather than air—transportation does not remove the case from the ambit of subsection 112(10): the offer was one made in respect of the transportation of passengers by air, and that is the kind of offer prohibited by the subsection.

*Per* Heald J. (dissenting): The Committee was authorized, by section 10 of the Act, to inquire into the matter with which the order was concerned. In this narrow sense, the Committee had jurisdiction to make that order. However, its ruling that Nordair's programmes violated subsection 112(10) was incorrect.

The terms "tariff" and "toll" are both defined, in section 2 of the Regulations, with reference to "traffic". This in turn is defined as "any persons . . . that are transported by air". Consequently, when these three expressions are used in subsection 112(10), they must be understood as referring only to transportation by air. In the case of the word "toll", this is true notwithstanding that its definition refers not only to charges for the transportation of traffic, but also to charges "in respect of any service incidental thereto".

The subsection is therefore to be construed as prohibiting an offer only if the proposed rebate or concession would affect the price of the airline ticket itself. The reference to a rebate or concession "in respect of the transportation" of any traffic (emphasis added) is concerned with ticket price and nothing else. In contrast, the programmes in the instant case relate to ground transportation, which is something quite different and which is outside the scope of subsection 112(10).

The respondent nevertheless argues that the expression "in respect of the transportation" does comprehend benefits such as those offered by Nordair, because their net effect is to change the passenger's net cost of air transportation. However, the French version of this phrase supports the more restrictive construction of subsection 112(10) just set forth. Speaking as it does of a benefit "*qui permettrait le transport*", the French version plainly signifies that, if a rebate plan is to be enjoined by subsection 112(10), the plan must be directly related to, and an integral component of, the cost of air transportation. Elsewhere in the Regulations, clear and unambiguous language was employed to indicate that "transportation" was intended to include more than transportation by air, and in the absence of similar language, subsection (10) should not be ascribed a correspondingly comprehensive meaning.

toute question tant de droit que de fait» aux fins de l'article 10; par conséquent, la Commission a compétence pour décider s'il y a eu contravention. La Commission avait donc compétence pour rendre l'ordonnance dont on fait appel.

En outre, le Comité était fondé en droit à statuer que les programmes offerts contrevenaient au paragraphe 112(10). Selon ces programmes, le passager qui achetait un billet de transport aérien avait droit à un coupon de réclame. On ne s'attendait pas à ce que tous les passagers fassent usage des coupons, mais il est clair qu'ils avaient une valeur pour eux-ci. En fait, le passager payait moins pour son transport aérien que s'il avait payé le taux approuvé sans recevoir d'autre contrepartie que le transport aérien en tant que tel.

Le fait que Nordair offrait à ses passagers un droit à certains modes de transport terrestre plutôt qu'aérien n'empêche pas l'application du paragraphe 112(10): l'offre était liée au transport aérien des passagers et équivalait à une offre de rabais visée par l'interdiction du paragraphe (10).

Le juge Heald (dissent): En vertu de l'article 10 de la Loi, le Comité avait compétence d'enquêter sur la pratique qui a fait l'objet d'une ordonnance. Au sens étroit de pouvoir de connaître de l'enquête, il avait compétence pour rendre l'ordonnance attaquée. Toutefois, il n'était pas fondé en droit à décider que les programmes de Nordair contrevenaient au paragraphe 112(10).

L'article 2 du Règlement définit les termes «tarif» et «taux» en faisant référence au mot «trafic» ou «transport». Ce terme signifie «le transport aérien des passagers». C'est pourquoi il faut interpréter le paragraphe 112(10) en partant du principe que les trois termes s'appliquent uniquement au transport aérien. Dans le cas du terme «taux», cela reste vrai malgré le fait que la définition fait allusion non seulement au prix facturé pour le transport mais également à celui facturé «pour tout service y afférent».

Le paragraphe (10) doit donc s'interpréter comme interdisant une offre uniquement si le rabais ou la concession portent sur le prix du billet de la compagnie en tant que tel. La mention d'un rabais ou d'une concession «qui permettrait le transport» (c'est l'arrétiste qui souligne) vise uniquement le prix du billet émis par la compagnie aérienne. Par contre, dans le cas d'espèce, les programmes portent sur quelque chose de très différent, en dehors des paramètres du paragraphe 112(10), en l'occurrence un transport terrestre.

L'intimée fait valoir néanmoins que l'expression «*in respect of the transportation*», dans la version anglaise, est assez large pour inclure un programme comme celui qu'offre Nordair puisqu'en fin de compte le coût total du transport aérien pour le passager est modifié. La version française de cette expression confirme cependant l'interprétation restrictive du paragraphe 112(10). Les termes «qui permettrait le transport» de la version française montrent clairement que le rabais qu'envisage le paragraphe 112(10) doit être directement lié au coût du transport aérien et en faire partie intégrante. Dans les autres dispositions du Règlement, lorsque le législateur veut donner au terme «transport» un sens plus large que celui de transport aérien, il prend soin de le faire en termes clairs et non équivoques; en l'absence de termes d'une portée similaire au paragraphe (10), on ne devrait pas l'interpréter dans un sens aussi large.

It is unlikely that all Nordair passengers will utilize the coupons offered them. For those who choose not to do so, the coupons have no monetary value. The net effect for those who do use the coupons is the reduction of their cost of travelling from one point to another by air, but this does not change the nature of the incentive offered. According to the interpretation advocated by the respondent, any offer of a discount or other benefit made by an airline in conjunction with the purchase of an airline ticket would be caught by the prohibition of subsection 112(10), no matter how remote from airline flight it might be. Without words expressly proscribing any plan the net effect of which might be the transportation of persons by air for an amount different from that specified in the applicable tariff, such an interpretation cannot be endorsed.

#### CASES JUDICIALLY CONSIDERED

##### APPLIED:

*Service Employees' International Union, Local No. 333 v. Nipawin District Staff Nurses Association, et al.*, [1975] 1 S.C.R. 382; *Canadian Union of Public Employees Local 963 v. New Brunswick Liquor Corporation*, [1979] 2 S.C.R. 227; 26 N.R. 341.

##### COUNSEL:

*J. R. Laffoley* and *P. Habib* for appellant.  
*D. J. E. Scott* for respondent.

##### SOLICITORS:

*Campbell, Pepper, Laffoley*, Montreal, for appellant.  
*Legal Services, Canadian Transport Commission*, Ottawa, for respondent.

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

HEALD J. (*dissenting*): Two questions are raised by this appeal. The first question is whether the Canadian Transport Commission (Air Transport Committee) had jurisdiction to make the order herein impugned. In my view, the Committee did have jurisdiction, in the narrow sense of authority to enter into this inquiry, pursuant to the powers given to it by section 10 of the *Aeronautics Act* [R.S.C. 1970, c. A-3].<sup>1</sup> I think the Committee "decided a matter which was plainly confided to it,

<sup>1</sup> Compare: *Service Employees' International Union, Local No. 333 v. Nipawin District Staff Nurses Association, et al.*, [1975] 1 S.C.R. 382, at page 389.

Il est peu probable que tous les passagers de Nordair se prévalent des coupons. Pour ceux qui ne les utilisent pas, ils n'ont aucune valeur pécuniaire. Pour les passagers qui les utilisent, les coupons procurent l'avantage d'une réduction de leur coût de transport aérien d'un point à un autre, mais cela ne change en rien la nature de l'offre. Selon l'interprétation qu'en donne l'intimée, tout rabais offert par une compagnie aérienne, si éloigné soit-il du transport aérien proprement dit, tant que l'offre est faite en conjonction avec l'achat d'un billet de transport aérien, serait interdit par le paragraphe 112(10). En l'absence de termes exprès interdisant tout programme dont l'effet net ou le résultat aboutirait à un transport aérien de passagers pour un prix différent de celui que permet le tarif autorisé, je ne peux souscrire à cette interprétation.

#### JURISPRUDENCE

c

##### DÉCISIONS APPLIQUÉES:

*Union internationale des employés des services, local no. 333 c. Nipawin District Staff Nurses Association, et autres*, [1975] 1 R.C.S. 382; *Le Syndicat canadien de la Fonction publique, section locale 963 c. La Société des alcools du Nouveau-Brunswick*, [1979] 2 R.C.S. 227; 26 N.R. 341.

d

##### AVOCATS:

e

*J. R. Laffoley* et *P. Habib* pour l'appelante.  
*D. J. E. Scott* pour l'intimée.

##### PROUREURS:

f

*Campbell, Pepper, Laffoley*, Montréal, pour l'appelante.  
*Contentieux, Commission canadienne des transports*, Ottawa, pour l'intimée.

g

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

h

LE JUGE HEALD (*dissident*): Cet appel soulève deux questions. La première est de savoir si la Commission canadienne des transports (Comité des transports aériens) avait compétence pour rendre l'ordonnance attaquée. À mon avis, le Comité avait cette compétence, au sens étroit de pouvoir de connaître de l'enquête, en vertu des pouvoirs conférés par l'article 10 de la *Loi sur l'aéronautique* [S.R.C. 1970, chap. A-3]<sup>1</sup>. Je crois que le Comité «a tranché une question qui lui

i

<sup>1</sup> Comparer *Union internationale des employés des services, local no. 333 c. Nipawin District Staff Nurses Association, et autres*, [1975] 1 R.C.S. 382, à la page 389.

for it alone to decide within its jurisdiction".<sup>2</sup> Accordingly, I would answer the jurisdictional question in the affirmative.

The second question is whether the Committee erred in law when it ruled that the appellant's programme offering free limousine service to and from Nordair flights at Montreal (Dorval), Toronto and Hamilton airports contravened the provisions of subsection 112(10) of the *Air Carrier Regulations* [C.R.C., c. 3]. Section 112 is [in Part VI, which is] headed "TARIFFS AND TOLLS". Subsection (10) thereof reads as follows:

112. ...

(10) No air carrier, or any officer or agent thereof, shall offer, grant, give, solicit, accept or receive any rebate, concession or discrimination in respect of the transportation of any traffic by the air carrier whereby such traffic is, by any device whatever, transported at a toll that differs from that named in the tariffs then in force or under terms or conditions of carriage other than those set out in such tariffs, unless with the prior approval of the Committee.

Section 2 of the *Air Carrier Regulations* contains the following definitions:

2. In these Regulations and in licences issued under the Act,

"tariff" means a publication containing terms and conditions of carriage, tolls, rules, regulations and practices applicable to the carriage of traffic by an air carrier, and includes an amendment or a supplement to a tariff or a page of a loose-leaf tariff;

"toll" means any charge, classification, fare, rate or allowance made by an air carrier in respect of the carriage, shipment, transportation, care, handling or delivery of traffic, or in respect of any service incidental thereto;

"traffic" means any persons, goods or mail that are transported by air;

"Tariff" as defined *supra*, is restricted to the carriage of traffic by an air carrier. Likewise, "toll" as above defined, is confined to "charges" etc., made by an air carrier "in respect of the carriage ... of traffic, or in respect of any service

<sup>2</sup> This is the language used by Dickson J. in the case of: *Canadian Union of Public Employees Local 963 v. New Brunswick Liquor Corporation*, [1979] 2 S.C.R. 227, at page 237; 26 N.R. 341, at page 350.

revenait pleinement et qu'il appartenait à [lui seul] de trancher dans les limites de sa compétence".<sup>2</sup> En conséquence, je répondrais par l'affirmative à la question relative à la compétence.

<sup>a</sup> Le deuxième point est de savoir si le Comité était fondé en droit à décider que le programme de l'appelante consistant à offrir un service gratuit de limousines pour ses vols en provenance ou à destination des aéroports de Montréal (Dorval), de Toronto et d'Hamilton contrevenait au paragraphe 112(10) du *Règlement sur les transporteurs aériens* [C.R.C., chap. 3]. Cet article est [dans la Partie VI] intitulée «TARIFS ET TAUX». Voici son paragraphe (10):

112. ...

(10) Il est interdit à un transporteur aérien, ou à l'un quelconque de ses fonctionnaires ou de ses agents ou représentants d'offrir, de concéder, de donner, de solliciter, d'accepter ou de recevoir un rabais, une concession ou un privilège, qui permettrait le transport, par quelque moyen que ce soit, à un taux différent de celui des tarifs en vigueur, ou selon des modalités ou des conditions différentes de celles qui sont énoncées dans ces mêmes tarifs, sauf s'il a obtenu au préalable l'autorisation du Comité.

<sup>e</sup> L'article 2 du *Règlement sur les transporteurs aériens* comporte les définitions suivantes:

2. Dans le présent règlement et dans les permis délivrés en vertu de la Loi,

<sup>f</sup> «tarif» désigne une publication contenant les conditions de transport, les taux, règles, règlements et pratiques applicables au transport qu'assure un transporteur aérien et comprend une modification ou un supplément à un tarif ou à une page d'un tarif à feuillets mobiles;

<sup>g</sup> «taux» désigne tout prix facturé ou établi selon toute cotation, réduction ou franchise par un transporteur aérien pour le transport, l'expédition, le soin, la manutention ou la livraison des personnes, des marchandises ou du courrier ou pour tout service y afférent;

<sup>h</sup> «trafic» ou «transport» signifie le transport aérien des passagers, du courrier et des marchandises;

<sup>i</sup> Le terme «tarif» défini ci-dessus est limité au transport par un transporteur aérien. De même, le terme «taux», défini ci-dessus se limite au «prix facturé», etc., établi par un transporteur aérien «pour le transport ... des personnes ... ou pour

<sup>2</sup> Selon les termes du juge Dickson dans l'arrêt *Le Syndicat canadien de la Fonction publique, section locale 963 c. La Société des alcools du Nouveau-Brunswick*, [1979] 2 R.C.S. 227, à la page 237; 26 N.R. 341, à la page 350.

incidental thereto”, while “traffic” means “any persons . . . that are transported by air”.

Accordingly, I think that the interpretation of subsection (10) of section 112 must be approached on the basis that when the words “tariff”, “toll” and “traffic” are used therein, they must be construed so as to apply only to transportation by air.

Approached from this perspective, it is my view that the prohibition contained in subsection (10) against the “offer” of “any rebate, concession or discrimination in respect of the transportation of any traffic by the air carrier whereby such traffic is, by any device whatever, transported at a toll that differs from that named in the tariffs . . .”, is restricted to any offer of a rebate, etc., relating to the price of the airline ticket for air transportation whereby an airline passenger is carried on the airline for a dollar figure which is different from that set by the subsisting tariff for that particular flight. In my opinion, the words “in respect of” as used in subsection (10) relate only to the cost of the airline ticket. In the case at bar, the “rebate” or “concession” offered relates to something quite different from and outside the parameters of subsection (10), namely, ground transportation. However, counsel for the respondent submitted that the words “in respect of the transportation” were wide enough to include a plan such as this because the net effect thereof would be to affect and change the net cost to the passenger of the air transportation. I do not agree with that interpretation. I think subsection (10) speaks only to the cost of air transportation. The French version of subsection (10) is, in my view, supportive of the interpretation which I favour. The French version of “in respect of the transportation” reads “*qui permettrait le transport*”. In my opinion, those words make it abundantly clear that the rebate plan must be directly related to and an integral component of the cost of air transportation. It is of interest to observe that when the legislators wished to give the word “transportation” a wider meaning than air transportation, they were careful to do so in clear and unambiguous language. I refer to Part IV of the *Air Carrier Regulations* dealing with “International Charters”. In that Part, section 23 defines “transportation” in respect of an inclusive tour as “the transport of the tour participants and their

tout service y afférent» alors que le terme «trafic» ou «transport» signifie «le transport aérien des passagers . . .»

*a* C’est pourquoi je pense qu’il faut interpréter le paragraphe 112(10) en partant du principe que les termes «tarifs», «taux» et «trafic» ou «transport» s’appliquent uniquement au transport aérien.

*b* Sous cet angle, à mon avis, l’interdiction du paragraphe (10) «d’offrir . . . un rabais, une concession ou un privilège, qui permettrait le transport, par quelque moyen que ce soit, à un taux différent de celui des tarifs . . .» ne vise que les offres de rabais, etc., portant sur le prix du billet de la compagnie pour le transport aérien qui permettent à un passager d’être transporté par la compagnie aérienne pour un montant en dollars différent de celui qui est prévu dans le tarif en vigueur pour ce vol particulier. À mon avis, l’expression «qui permettrait» le transport, au paragraphe (10), vise uniquement le prix du billet émis par la compagnie aérienne. Dans le cas d’espèce, le «rabais» ou la «concession» offerte porte sur quelque chose de très différent, en dehors des paramètres du paragraphe (10), en l’occurrence un transport terrestre. Toutefois, l’avocat de l’intimée fait valoir que l’expression «*in respect of the transportation*», dans la version anglaise, est assez large pour inclure un programme comme celui en cause puisqu’en fin de compte le coût total du transport aérien pour le passager est modifié. Je ne souscris pas à cette interprétation; je crois que le paragraphe (10) ne vise que le prix du transport aérien. La version française du paragraphe (10) confirme d’ailleurs mon interprétation. «*In respect of the transportation*» est rendu, dans la version française, par «qui permettrait le transport». À mon avis, ces termes montrent clairement que le rabais doit être directement lié au coût du transport aérien et en faire partie intégrante. Il est intéressant de remarquer que lorsque le législateur veut donner au terme «transport» un sens plus large que celui de transport aérien, il prend soin de le faire en termes clairs et non équivoques. Je pense à la Partie IV du *Règlement sur les transporteurs aériens* qui traite des «affrètements internationaux». Dans cette Partie, l’article 23 a défini «transport» dans le cas d’un voyage tout compris, comme «le transport aérien ou par tout autre

personal baggage by air or other modes between (a) all points in the tour itinerary, and (b) airports or surface terminals and the location where accommodation is provided in the tour itinerary other than the point of origin". [Emphasis added.]

In the absence of words of similar import in subsection (10), I am not prepared to interpret that subsection in the way suggested by respondent's counsel. Counsel also stressed the fact that in the definition of "toll" *supra*, the following words "or in respect of any service incidental thereto" have the effect of widening that definition so as to include ground-transportation services. I do not agree. For the reasons expressed *supra*, I think that since "toll" applies to traffic and since "traffic" relates to transportation by air, as a consequence, "toll" as used in subsection (10) must also, of necessity, relate and apply only to transportation by air.

Accordingly, and for the above reasons, I conclude that the appellant's programme does not offend the provisions of subsection 112(10) *supra*. The fact that those Nordair passengers who utilize the ground-transportation coupons receive a benefit, the net effect of which is to lessen their cost of travelling from one point to another by air, does not change the nature of the incentive offered. It is unlikely that all Nordair passengers will utilize the coupons. Some may be met at the airport by friends or relatives, others may live within walking distance or have their own car parked at the airport. For passengers in this category, the free transportation coupon has no monetary value. I am not persuaded that subsection 112(10) is capable of such a wide interpretation. Respondent's counsel conceded in argument that the interpretation advanced by him would also bring within the Committee's jurisdiction, for example, an offer by the airline to its passengers of a post-flight complimentary beverage or a shoe-shine in the airport terminal or reduced rates at a hotel. Other possible examples of incentives and discounts quite far-removed from airline flights can be visualized. If the respondent is right, any offer of a discount by an airline, no matter how remote from airline flight it may be, so long as the offer is made in conjunction with the purchase of an airline ticket,

*moyen* des participants au voyage et de leurs bagages personnels entre a) tous les points de l'itinéraire du voyage, et b) les aéroports ou les gares de transport terrestre et l'endroit où le logement est fourni, à tous les points de l'itinéraire du voyage autres que le point d'origine». [C'est moi qui souligne.]

En l'absence de termes d'une portée similaire au paragraphe (10), je ne saurais l'interpréter dans le sens que suggère l'avocat de l'intimée. Ce dernier a aussi souligné que dans la définition de «taux», précitée, l'expression «ou pour tout service y afférent» a pour effet d'en élargir la portée et d'y inclure les services de transport terrestre. Je ne suis pas de cet avis. Pour les raisons données ci-dessus, comme le terme «taux» s'applique au trafic et comme le «trafic» est lié au transport aérien, je crois qu'il s'ensuit que l'emploi du terme «taux» au paragraphe (10) doit aussi nécessairement ne viser que le transport aérien et ne s'appliquer qu'à lui.

En conséquence, pour les motifs précités, je conclus que le programme de l'appelante ne constitue pas une atteinte au paragraphe 112(10) précité. Certes les passagers de Nordair qui utilisent les coupons de transport terrestre reçoivent ainsi un avantage, avec par voie de conséquence la réduction de leur coût de transport aérien d'un point à un autre, mais cela ne change en rien la nature de l'offre. Il est peu probable que tous les passagers de Nordair se prévalent des coupons. Certains sont accueillis à l'aéroport par des amis ou des parents; d'autres habitent sans doute assez près pour se rendre chez eux à pied ou ont garé leur voiture à l'aéroport. Pour ces passagers, le coupon de transport gratuit n'a aucune valeur pécuniaire. Je ne crois pas que le paragraphe 112(10) du Règlement puisse recevoir une interprétation aussi large. L'avocat de l'intimée a admis au cours des débats que l'interprétation qu'il faisait valoir ferait entrer dans la compétence du Comité, par exemple, l'offre par la compagnie aérienne à ses passagers d'une boisson gratuite ou d'un cirage gratuit des chaussures, à l'aérogare, ou encore l'offre de prix réduits à l'hôtel. On pourrait donner d'autres exemples d'offres et de rabais de ce genre, n'ayant qu'un rapport lointain avec les vols commerciaux eux-mêmes. Si l'intimée a raison, tout rabais offert par une compagnie

would be within the sweep of the prohibitions of subsection 112(10). In the absence of express words in the section prohibiting any plan, the net effect or result of which could be the carriage by air of persons for a different monetary amount than that permitted by the authorized tariff, I do not accept the construction of subsection 112(10) urged on us by counsel for the respondent.

For these reasons, and pursuant to subsection 64(5) of the *National Transportation Act* [R.S.C. 1970, c. N-17, rep. and sub. R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 65 (Item 32)], I would certify to the Commission the opinion of the Court that:

(1) the Canadian Transport Commission (Air Transport Committee) had jurisdiction by virtue of section 10 of the *Aeronautics Act* to make the order herein impugned, and

(2) that the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission erred in law when it ruled that the appellant's programme of offering free ground transportation to its air-carrier traffic was contrary to subsection 112(10) of the *Air Carrier Regulations*.

\* \* \*

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

COWAN D.J.: The questions in respect of which leave to appeal was granted are as follows:

1) Did the Canadian Transport Commission (Air Transport Committee) have the jurisdiction by virtue of Section 10 of the *Aeronautics Act* to order Applicant to cease and desist from offering Luxury Limousine and Tilden Convenience Programs;

2) If the answer to the above question is in the affirmative, did the Canadian Transport Commission err in law when it ruled that such programs were "contrary to subsection 112(10) of the *Air Carrier Regulations*".

By letter dated November 20, 1981, the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission issued a ruling that Nordair's Tilden Car Rental Programs were contrary to subsection 112(10) of the *Air Carrier Regulations* on the ground that such programs involved devices by

aérienne, si éloigné soit-il du transport aérien proprement dit, tant que l'offre est faite en conjonction avec l'achat d'un billet de transport aérien, serait interdit par le paragraphe 112(10). En l'absence de termes exprès dans l'article interdisant tout programme dont l'effet net ou le résultat aboutirait à un transport aérien de passagers pour un prix différent de celui que permet le tarif autorisé, je ne peux souscrire à l'interprétation du paragraphe 112(10) que fait valoir le procureur de l'intimée.

Par ces motifs et conformément au paragraphe 64(5) de la *Loi nationale sur les transports* [S.R.C. 1970, chap. N-17, abrogé et remplacé par S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), chap. 10, art. 65 (Item 32)], je transmettrais à la Commission l'opinion certifiée de la Cour dans les termes suivants:

(1) la Commission canadienne des transports (Comité des transports aériens) avait compétence, en vertu de l'article 10 de la *Loi sur l'aéronautique*, pour rendre l'ordonnance attaquée; et

(2) c'est à tort que le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports a statué que l'offre de l'appelante d'un transport terrestre gratuit à ses passagers contrevenait au paragraphe 112(10) du *Règlement sur les transporteurs aériens*.

\* \* \*

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

LE JUGE SUPPLÉANT COWAN: Voici les questions pour lesquelles l'autorisation d'appel a été accordée:

1) La Commission canadienne des transports (Comité des transports aériens) avait-elle compétence en vertu de l'article 10 de la *Loi sur l'aéronautique* pour ordonner à la requérante de cesser d'offrir ses programmes de limousines et de location de voitures Tilden?

2) Dans l'affirmative, est-ce à tort que la Commission canadienne des transports a statué que ces programmes «contrevenaient» au paragraphe 112(10) du *Règlement sur les transporteurs aériens*?

Par lettre datée du 20 novembre 1981, le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports a statué que les programmes de location de voitures Tilden offerts par Nordair étaient contraires au paragraphe 112(10) du *Règlement sur les transporteurs aériens* parce

which rebates were given resulting in transportation at a toll that differed from that named in the company's tariffs in force and without prior approval of the Committee. The Committee ordered Nordair to cease and desist from offering such programs as of December 31, 1981.

On January 7, 1982, Nordair inserted in the *Montreal Gazette* an advertisement offering "GIFTS" to anyone who flew Nordair full economy return fare Monday through Friday between Montreal, Toronto or Hamilton any time from January 11 through March 18, 1982.

The advertisement read as follows:

**Nordair 'GIFTS' you the choice**

**Limousine Luxury** With Nordair, you travel in style all the way! Catch our Bluebird for top-flight service in the air ... and door-to-door. Take the limousine to and from the airport. The lift's on us! Just pick up your special voucher at the Nordair gate—and enjoy ... Economy never looked (or felt) so good!

**Tilden Convenience** A Tilden car for 24 hours upon arrival—with unlimited kilometrage. That's what you want? Fine! We'll take care of the rental charge. All you pay is your gas, and the sales tax on the regular posted rate. Simply pick up your special voucher at the Nordair Gate. Of course, there are a few "rules and regulations"—for instance, you have to be at least 21 years of age—but don't worry! This is one great deal. After all, gifts have ribbons, not strings!

**Way to Go! (And we go often ...)** With our schedule, you've got 101 opportunities each week to enjoy your gift package! 34 Nordair flights a week from Montreal to Toronto ... 33 a week from Toronto to Montreal. Hamilton to Montreal? 17 flights a week—and 17 a week from Montreal to Hamilton. 101 flights in all—so take your pick ... and pick up your gift voucher. Call your travel agent for details, or call us!

The Air Transport Committee sent a telex to Nordair January 14, 1982, pointing out that the offer made by Nordair appeared to be in defiance of the previous rulings of the Committee, directing Nordair to cease and desist from offering such promotions immediately and stating that the order was being made an order of the Federal Court. The Committee then issued the order #1982-A-29,

qu'ils comportaient une offre de rabais permettant le transport à un taux différent de celui des tarifs en vigueur de la compagnie, sans autorisation préalable du Comité. Le Comité ordonna à Nordair de cesser d'offrir ces programmes à dater du 31 décembre 1981.

Le 7 janvier 1982, Nordair fit paraître dans *The Gazette de Montréal* une annonce offrant des «CADEAUX» à quiconque ferait un voyage aller-retour en avion Nordair, en classe économique, du lundi au vendredi entre Montréal, Toronto ou Hamilton, et ce du 11 janvier au 18 mars 1982.

Voici cette annonce:

[TRADUCTION] **Le choix que vous «DONNE» Nordair**

**Luxeuses limousines:** Avec Nordair, vous voyagez grand luxe, jusque chez-vous! Prenez l'Oiseau bleu service extra jusqu'à votre porte. Prenez une limousine, à nos frais. Il vous suffit de demander notre coupon spécial au comptoir Nordair! Jamais la classe économique n'a été aussi agréable!

**Tilden à votre service:** Une voiture Tilden, pour 24 heures, à votre arrivée—kilométrage illimité! Ça vous intéresse? Parfait! Nous nous chargeons des frais de location. Vous ne payez que l'essence et les taxes de vente, au taux ordinaire indiqué. Demandez simplement votre coupon spécial au comptoir Nordair. Naturellement, il y a un «règlement»—par exemple, vous devez être âgé d'au moins 21 ans—ne vous inquiétez pas: il s'agit d'une aubaine.

**Les vols les meilleurs (et fréquents):** Notre horaire vous donne chaque semaine 101 possibilités de vous prévaloir de notre offre-cadeau! 34 vols Nordair Montréal-Toronto par semaine ... 33 par semaine de Toronto à Montréal. Et d'Hamilton à Montréal? 17 vols par semaine—et 17 de Montréal à Hamilton. 101 vols en tout. À vous de choisir! ... et de prendre votre coupon-cadeau. Pour plus de détails, téléphonez à votre agent de voyage, ou appelez-nous.

Le 14 janvier 1982, le Comité des transports aériens informa Nordair par télex que l'offre de la compagnie paraissait contrevénir aux décisions antérieures du Comité. Le Comité lui intimait de cesser immédiatement d'offrir ces programmes et déclarait que l'ordonnance allait être homologuée en Cour fédérale. Le Comité délivra alors l'ordonnance #1982-A-29, sur le fondement du paragra-



pursuant to subsection 10(2) of the *Aeronautics Act*,<sup>3</sup> requiring Nordair to cease and desist from offering such programs.

Subsection 10(2) of the *Aeronautics Act* provides:

10. ...

(2) The Commission may order and require any person to do, forthwith, or within or at any specified time and in any manner prescribed by the Commission so far as it is not inconsistent with this Act, any act, matter or thing that such person is or may be required to do under this Part, or any regulation, licence, permit, order or direction made thereunder by the Commission and may forbid the doing or continuing of any act, matter or thing that is contrary to this Part or any such regulation, licence, permit, order or direction and, for the purposes of this section, has full jurisdiction to hear and determine all matters, whether of law or fact.

Paragraph 14(1)(m) of the *Aeronautics Act* authorizes the Commission to make regulations,

14. (1) ...

(m) respecting traffic, tolls and tariffs and providing for

- (i) the disallowance or suspension of any tariff or toll by the Commission,
- (ii) the substitution of a tariff or toll satisfactory to the Commission, or
- (iii) the prescription by the Commission of other tariffs or tolls in lieu of the tariffs or tolls so disallowed;

Pursuant to the authority given by the *Aeronautics Act* the Commission made *Air Carrier Regulations* including subsection 112(10) which reads:

112. ...

(10) No air carrier, or any officer or agent thereof, shall offer, grant, give, solicit, accept or receive any rebate, concession or discrimination in respect of the transportation of any traffic by the air carrier whereby such traffic is, by any device whatever, transported at a toll that differs from that named in the tariffs then in force or under terms or conditions of carriage other than those set out in such tariffs, unless with the prior approval of the Committee.

Section 15 of the *Aeronautics Act* provides:

15. Notwithstanding any previous contract or commitment or any other general or special Act or provision, no air carrier shall issue free or reduced rate transportation except with the approval in writing of the Commission and under such terms, conditions and forms as the Commission may direct.

It is clear from a reading of subsection 10(2) of the *Aeronautics Act* that the Commission has jurisdiction to order an air carrier, such as

<sup>3</sup> R.S.C. 1970, c. A-3.

phe 10(2) de la *Loi sur l'aéronautique*<sup>3</sup>, invitant Nordair à cesser d'offrir ces programmes.

Le paragraphe 10(2) de la *Loi sur l'aéronautique* porte:

10. ...

(2) La Commission peut ordonner et prescrire à toute personne d'accomplir immédiatement, ou dans tel délai ou à telle époque qu'elle fixe, et de la manière qu'elle détermine, en tant qu'il ne s'y trouve rien d'incompatible avec la présente loi, tout acte ou chose que cette personne est ou peut être tenue d'accomplir sous l'autorité de la présente Partie ou de tout règlement, licence, permis, ordonnance ou directive que la Commission a établie sous l'autorité de cette Partie; et elle peut aussi interdire l'accomplissement ou la continuation de tout acte ou chose contraire à la présente Partie ou à l'un de ces règlements, licences, permis, ordonnances ou directives et, aux fins du présent article, elle a pleine juridiction pour entendre et juger toute question tant de droit que de fait.

L'alinéa 14(1)m) de la *Loi sur l'aéronautique* autorise la Commission à prendre des règlements:

14. (1) ...

m) concernant le trafic, les taxes et les tarifs, et pourvoyant

- (i) à l'annulation ou à la suspension, par la Commission, de tout tarif ou de toute taxe,
- (ii) à la substitution d'un tarif ou d'une taxe satisfaisants pour la Commission, ou
- (iii) à l'établissement, par la Commission, de tarifs ou taxes remplaçant des tarifs ou taxes annulés par elle;

En vertu des pouvoirs que lui attribuait la *Loi sur l'aéronautique*, la Commission a pris le *Règlement sur les transporteurs aériens*, dont le paragraphe 112(10) que voici:

112. ...

(10) Il est interdit à un transporteur aérien, ou à l'un quelconque de ses fonctionnaires ou de ses agents ou représentants d'offrir, de concéder, de donner, de solliciter, d'accepter ou de recevoir un rabais, une concession ou un privilège, qui permettrait le transport, par quelque moyen que ce soit, à un taux différent de celui des tarifs en vigueur, ou selon des modalités ou des conditions différentes de celles qui sont énoncées dans ces mêmes tarifs, sauf s'il a obtenu au préalable l'autorisation du Comité.

L'article 15 de la *Loi sur l'aéronautique* dispose:

15. Nonobstant tout contrat ou engagement antérieur ou toute autre loi ou disposition générale ou spéciale, nul transporteur aérien ne doit fournir de transport gratuit ou à tarif réduit, sauf avec l'approbation écrite de la Commission et aux conditions et selon les formules que cette dernière peut prescrire.

Il ressort clairement du paragraphe 10(2) de la *Loi sur l'aéronautique* que la Commission a compétence pour ordonner à un transporteur aérien

<sup>3</sup> S.R.C. 1970, chap. A-3.

Nordair, to cease and desist from a promotional practice where that practice is contrary to Part II of the *Aeronautics Act*, a regulation, a carrier's licence or permit, or an order or direction of the Commission. The subsection also states that a decision as to whether or not such a violation has occurred is within the jurisdiction of the Commission which is given full jurisdiction to hear and determine all matters of law or of fact for the purposes of subsection 10(2).

In my opinion the Canadian Transport Commission (Air Transport Committee) did have jurisdiction by virtue of section 10 of the *Aeronautics Act* to order the appellant, Nordair, to cease and desist from offering Luxury Limousine and Tilden Convenience programs. The first question posed should therefore be answered in the affirmative.

The second question is as to whether or not the Commission, through its Air Transport Committee, erred in law when it ruled that the programs offered by Nordair were "contrary to subsection 112(10) of the Air Carrier Regulations".

That subsection provides that no air carrier shall offer, grant or give "any rebate, concession or discrimination in respect of the transportation of any traffic by the air carrier whereby such traffic is, by any device whatever, transported at a toll that differs from that named in the tariffs then in force or under terms or conditions of carriage other than those set out in such tariffs, unless with the prior approval of the Committee."

The words "tariff" and "toll" are defined in section 2 of the Regulations as follows:

2. . . .

"tariff" means a publication containing terms and conditions of carriage, tolls, rules, regulations and practices applicable to the carriage of traffic by an air carrier, and includes an amendment or a supplement to a tariff or a page of a loose-leaf tariff;

"toll" means any charge, classification, fare, rate or allowance made by an air carrier in respect of the carriage, shipment, transportation, care, handling or delivery of traffic, or in respect of any service incidental thereto;

The appellant submitted that the limousine and car-rental programs offered by it did not constitute

comme Nordair d'abandonner une pratique publicitaire contraire à la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, à un règlement, à la licence ou au permis d'un transporteur ou à une ordonnance ou directive de la Commission. Le paragraphe porte aussi qu'une décision quant à l'existence d'une telle violation est de la compétence de la Commission qui a pleine juridiction pour entendre et juger toute question tant de droit que de fait, aux fins du paragraphe 10(2).

À mon avis, la Commission canadienne des transports (Comité des transports aériens) avait le pouvoir, en vertu de l'article 10 de la *Loi sur l'aéronautique*, d'ordonner à l'appelante Nordair de cesser d'offrir ses programmes de limousines et de location de voitures Tilden. La première question posée devrait donc recevoir une réponse affirmative.

La seconde question est de savoir si c'est à tort en droit que la Commission, par la décision de son Comité des transports aériens, a statué que les programmes offerts par Nordair «contreviennent» au paragraphe 112(10) du *Règlement sur les transporteurs aériens*.

Ce paragraphe interdit au transporteur aérien d'offrir, de concéder, ou de donner un «rabais, une concession ou un privilège, qui permettrait le transport, par quelque moyen que ce soit, à un taux différent de celui des tarifs en vigueur, ou selon des modalités ou des conditions différentes de celles qui sont énoncées dans ces mêmes tarifs, sauf s'il a obtenu au préalable l'autorisation du Comité».

Les termes «tarif» et «taux» sont définis à l'article 2 du Règlement comme suit:

2. . . .

«tarif» désigne une publication contenant les conditions de transport, les taux, règles, règlements et pratiques applicables au transport qu'assure un transporteur aérien et comprend une modification ou un supplément à un tarif ou à une page d'un tarif à feuillets mobiles;

«taux» désigne tout prix facturé ou établi selon toute cotation, réduction ou franchise par un transporteur aérien pour le transport, l'expédition, le soin, la manutention ou la livraison des personnes, des marchandises ou du courrier ou pour tout service y afférent;

L'appelante fait valoir que les programmes de transport en limousines et de location de voitures

matters of tariff, and that subsection 112(10) of the Regulations could only apply to the amount payable for the transportation by air furnished by the appellant. It was admitted that the appellant collected from all passengers as fares the dollar amounts provided for as tolls in the tariffs applicable to its service. The appellant submitted that nothing offered by it to its passengers by way of limousine service or car rental amounted to any rebate, concession or discrimination in the tolls in respect of its transportation of such passengers.

In my opinion there is no merit in the submissions of the appellant on this point. The evidence on which the Committee based its order was that the appellant collected the approved tolls from passengers and offered to such passengers coupons entitling such passengers to free limousine service or to one day's free car rental. Not all passengers were expected to use the coupons, but it is clear that they had a value to the passenger, and that every passenger who purchased a ticket for air transportation at the approved toll had the right to receive such a coupon.

The fact that what was offered to passengers was a right to certain kinds of ground transportation does not, in my opinion, prevent the operation of subsection 112(10) of the Regulations. The action which is prohibited by the subsection is the offer by the air carrier "in respect of the transportation of any traffic by the air carrier" of any rebate, concession or discrimination, whereby such traffic—i.e. in this case, the transportation of passengers by air—is by any device whatever, transported at a toll that differs from that named in the relevant tariffs. Having paid the approved toll the passenger is offered a coupon of some value with the result that he pays less for his transportation by air by the appellant than if he had paid the approved toll and received nothing of value, apart from the air transportation to which payment of the approved toll entitled him.

There was evidence before the Committee that the offer of ground-transportation coupons was made by the appellant in respect of the transportation of traffic, i.e. the transportation by air of the passengers to whom the offer was directed, that the coupons had a value to the passengers, and that such action amounted to an offer of a rebate

ne relèvent pas du domaine des tarifs et que le paragraphe 112(10) du Règlement ne s'applique qu'au montant payable pour le transport aérien fourni par l'appelante. Il a été admis que l'appelante percevait de tous ses passagers, dans le prix du billet, les montants correspondant aux taux prévus dans les tarifs applicables à son service. L'appelante soutient que rien de ce qu'elle offrait à ses passagers en termes de transport par limousines ou de location de voitures équivalait à un rabais, à une concession ou à un privilège tarifaire quelconque lié au transport de ses passagers.

À mon avis, les arguments de l'appelante à ce sujet ne sont pas fondés. Les preuves sur lesquelles s'appuie le Comité dans son ordonnance démontrent que l'appelante a perçu de ses passagers les taux approuvés et leur a offert des coupons donnant droit au transport gratuit en limousine ou à la location gratuite d'une voiture pour une journée. On ne s'attendait pas à ce que tous les passagers fassent usage des coupons, mais il est clair qu'ils avaient une valeur pour ceux-ci et que tous les passagers munis d'un billet de transport aérien acheté au taux approuvé avaient droit au coupon.

Le fait que Nordair offrait aux passagers un droit à certains modes de transport terrestre n'empêche pas, à mon avis, l'application du paragraphe 112(10) du Règlement. Le paragraphe interdit à un transporteur aérien toute offre de rabais, concession ou privilège «qui permettrait le transport [de passagers, en l'espèce], par quelque moyen que ce soit», à un taux différent de celui des tarifs en vigueur; le passager, en payant le taux approuvé, reçoit un coupon auquel est attaché une certaine valeur, ce qui signifie qu'il paie moins pour son transport aérien par l'appelante que s'il avait payé le taux approuvé sans recevoir d'autre contrepartie que le transport aérien auquel ce paiement du taux approuvé lui donne droit.

Le Comité disposait de preuves démontrant que l'offre de coupons de transport terrestre par l'appelante était liée au transport aérien, c'est-à-dire au transport aérien des passagers auxquels l'offre était faite, que les coupons avaient une valeur pour ces passagers et que l'offre équivalait à une offre de rabais ou à une concession, permettant donc un

or concession whereby traffic was transported at a toll that differed from the approved toll.

In my opinion the Commission, through its Air Transport Committee, did not err in law when it ruled that the programs offered by Nordair were “contrary to subsection 112(10) of the Air Carrier Regulations”.

I would therefore, in accordance with subsection 64(5) of the *National Transportation Act*,<sup>4</sup> certify to the Commission the opinion of the Court, that

1. the Canadian Transport Commission (Air Transport Committee) did have the jurisdiction by virtue of section 10 of the *Aeronautics Act* to order appellant, Nordair Ltd., to cease and desist from offering Luxury Limousine and Tilden Convenience programs;

2. the Canadian Transport Commission did not err in law when it ruled that such programs were “contrary to subsection 112(10) of the Air Carrier Regulations”.

RYAN J.: I concur.

<sup>4</sup> R.S.C. 1970, c. N-17, [as am. by R.S.C. 1970] (1st Supp.), c. 44, s. 10 (Item 7), [and by R.S.C. 1970] (2nd Supp.), c. 10, s. 65 (Item 32).

transport à un taux différent du taux approuvé.

À mon avis la Commission, par l'intermédiaire du Comité des transports aériens, était fondée en droit à statuer que les programmes offerts par Nordair contrevenaient au paragraphe 112(10) du *Règlement sur les transporteurs aériens*.

Donc, conformément au paragraphe 64(5) de la *Loi nationale sur les transports*<sup>4</sup>, je transmettrais à la Commission l'opinion certifiée de la Cour dans les termes suivants:

1. la Commission canadienne des transports (Comité des transports aériens) avait compétence, en vertu de l'article 10 de la *Loi sur l'aéronautique*, d'ordonner à l'appelante, Nordair Ltd., de cesser d'offrir ses programmes de transport par limousines et de location de voitures Tilden;

2. la Commission canadienne des transports était fondée en droit à statuer que ces programmes contrevenaient au paragraphe 112(10) du *Règlement sur les transporteurs aériens*.

LE JUGE RYAN: Je souscris à ces motifs.

<sup>4</sup> S.R.C. 1970, chap. N-17 [mod. par S.R.C. 1970] (1<sup>er</sup> Supp.), chap. 44, art. 10 (Item 7), [et par S.R.C. 1970] (2<sup>e</sup> Supp.), chap. 10, art. 65 (Item 32).