

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

David Norman Loewen, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, ch. A-2, art. 6.9,

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, ch. 2, art. 221

Moyens de défense, Diligence raisonnable, Certification illégale, Certification de navigabilité, Prescription

**Décision à la suite d'une révision
Gavin W.C. Brown**

Décision : le 5 octobre 1995

TRADUCTION

Je confirme la décision du ministre de suspendre la licence (M361379) de mécanicien d'entretien d'aéronef de David Norman Loewen pour une période de 14 jours. Ladite suspension entrera en vigueur le quinzième jour suivant la signification de la présente décision.

L'audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le vendredi, 25 août 1995 à 10 h à Canada Place dans la ville d'Edmonton (Alberta).

HISTORIQUE

Le 9 mars 1995, Transports Canada a remis au requérant, David Norman Loewen, un Avis de suspension signé par D.J. Peever, directeur régional, Région du centre, stipulant ce qui suit :

En vertu de l'article 6.9 de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de suspendre le document d'aviation canadien mentionné ci-dessus

(Licence de mécanicien d'entretien d'aéronef – M-361379) parce que vous avez contrevenu :

au **Règlement de l'Air 221** – Lorsque le 9 décembre 1991 ou vers cette date, à Villeneuve (Alberta) ou près de cet endroit, vous avez illégalement certifié un aéronef, à savoir un Piper PA28-180, portant les marques d'immatriculation canadienne C-FGPO, permettant son retour en service alors qu'il ne répondait pas aux normes de navigabilité requises, plus particulièrement :

(1) Il ne répondait pas aux stipulations du *Manuel de navigabilité*, chapitre 571.207(a), c'est-à-dire que les dommages indirects causés au fuselage (P/N 62411-02) résultant du choc reçu par l'aile droite le 25 juin 1991 n'ont pas été examinés ni corrigés avant la certification rédigée le 9 décembre 1991.

(2) Le remplacement du revêtement de l'aile droite P/N 96610-07 était, conformément au chapitre 571, Annexe F, article (2) du *Manuel de navigabilité*, du « travail spécialisé ». Le remplacement de ce revêtement n'a pas été certifié par un « organisme de maintenance agréé » approprié avant la certification de l'aéronef.

M. Loewen a présenté au Tribunal de l'aviation civile une demande de « suspension de la mesure » à l'égard de la contravention ci-dessus. Le 13 avril 1995, M. Bruce Pultz, vice-président du Tribunal de l'aviation civile, a déterminé que :

La suspension de ladite mesure serait accordée en attendant la décision faisant suite à l'audience en révision.

Le point clé de la présente audience en révision est que Transports Canada puisse démontrer clairement que M. Loewen, à titre de mécanicien d'entretien d'aéronef licencié, avait certifié par écrit la navigabilité du Piper PA28-180, aéronef C-FGPO, sachant que l'aéronef ne répondait pas aux normes de navigabilité applicables.

LA LOI

L'article 221 du *Règlement de l'Air* se lit comme suit :

Il est interdit d'attester l'état de navigabilité ou l'état de fonctionnement d'un produit aéronautique ou d'un composant ou d'attester qu'un aéronef peut être remis en service lorsqu'il ne répond pas aux normes de navigabilité applicables.

En guise de clarification, j'ajoute la définition suivante :

« norme de navigabilité » signifie, quant à la conception, la construction ou à l'entretien d'un produit aéronautique, la description, en termes de norme minimale, des propriétés et particularités de la configuration, des matériaux et des performances ou des caractéristiques physiques du produit aéronautique en

question, ainsi que les procédés de détermination de la conformité ou du maintien de la norme minimale, telle que décrite dans les parties applicables :

a) du manuel de navigabilité ... (*Règlement de l'Air*, Partie I, paragraphe 101(1))

MOTION EN ANNULATION

Le 24 août 1995, soit le jour précédant l'audience, M^e Johnson, conseiller juridique de M. Loewen, a fait connaître par télécopieur au Tribunal de l'aviation civile et au ministre, son intention de présenter, à l'audience devant ce Tribunal, une requête préliminaire visant à mettre fin à la procédure. Après les propos d'ouverture du conseiller du Tribunal lors de l'audience, M^e Johnson a présenté sa motion en annulation.

M^e Johnson a présenté au conseiller du Tribunal et au représentant du ministre une imposante quantité de documentation provenant de la *Loi sur l'aéronautique* (pages 23 à 43 inclusivement), le DORS/89-117 et une annexe intitulée « Résumé de l'étude d'impact de la réglementation », le DORS/92-287 et l'article 221 du *Règlement de l'Air*. Il s'est ensuite reporté aux articles 7.6 et 7.7 de la Loi traitant de « texte désigné » et au fait qu'une amende ne doit pas dépasser 1 000 dollars. Puis, il a cité l'article 26 établissant une limite de douze mois suivant la perpétration de l'infraction. Selon M^e Johnson, la limite de temps empêche le ministre de poursuivre cette affaire puisque la certification a été établie en 1991.

Selon M^e Johnson, le DORS 89-117 adopté par le Parlement constitue une façon pour le ministre de susciter des revenus supplémentaires au Gouvernement et d'empêcher qu'un citoyen à qui on impose une amende accumule des frais de cours importants pour sa défense et paie plutôt l'amende. De plus, il a dit que si le Parlement a adopté la clause de « texte désigné », que le ministre se doit de suivre aussi bien que la limite de temps (12 mois), alors le ministre ne peut pas contourner une décision du Parlement en ne respectant pas la limite de temps et en remontant aussi loin qu'il veut dans le passé. La limite de temps n'existe pas sans raison. Personne, y compris le ministre, ne peut franchir cette limite. Par conséquent, la limite de temps empêche le ministre de poursuivre cette affaire et le Tribunal ne peut pas entendre la cause.

Le représentant du ministre, M. Pratt, a ensuite répondu aux arguments de M^e Johnson. Il a d'abord dit que M^e Johnson avait raison. L'article 26 de la *Loi sur l'aéronautique* impose une limite de douze mois sur les articles 7.6 à 8.2 de la Loi. Cependant, les accusations portées contre M. Loewen concernent l'article 6.9.

Deuxièmement, il ne fait aucun doute que l'article 221 du *Règlement de l'Air* est un « texte désigné » et que le ministre peut agir en vertu de l'article 6.9 de la Loi, lequel n'est pas soumis au temps. Une situation semblable a été présentée au Tribunal de l'aviation civile en 1987. Il s'agit du cas *La Ronge Aviation Services Ltd. c. Ministre des Transports* (Dossier n^o C-0029-10 (TAC)) porté en appel devant la Cour d'appel fédérale (une copie de la décision à la suite d'un appel et de la décision de la Cour fédérale a été présentée). M. Pratt a indiqué que cette décision démontre clairement que le ministre peut agir en vertu de l'article 6.9 de la Loi et imposer une suspension sans tenir compte des limites de temps prévues aux articles 7.6 à 8.2 de la Loi.

Troisièmement, M. Pratt a mentionné la question de la Charte soulevée dans la lettre de M^e Johnson du 24 août 1995. Cette question ne peut être présentée devant ce Tribunal aujourd'hui. Il a déclaré qu'il existe une loi canadienne appelée Loi sur la question constitutionnelle qui ordonne à un requérant de s'adresser au solliciteur général du Canada d'avance si une question se rapportant à la Charte doit être débattue devant un Tribunal fédéral. M^e Johnson ne l'a pas fait.

Enfin, nous en venons à la question des limites de temps. M. Loewen a été avisé dans les cinq mois suivant le découverte du défaut. Il n'est pas rare que des années se passent avant que l'on ne découvre que des travaux d'entretien ont été mal faits, au moment d'une inspection ultérieure. Cet écart de temps provient de l'usage de l'aéronef (le vol); parfois, l'aéronef peut être stationné pendant de longues périodes, ce qui signifie que les inspections sont plus éloignées.

En réinterrogatoire, M^e Johnson a soulevé le point que le DORS 89-117 avait été adopté par le Parlement après que les juges aient rendu leur décision dans le cas *La Ronge*. Ils n'avaient donc pas à tenir compte de ces amendements à la loi. Donc, nous ne pouvons pas invoquer aujourd'hui le cas *La Ronge Aviation Services Ltd. et Ministre des Transports* puisque les amendements à la Loi ont été apportés après coup.

Au nom du ministre, M. Pratt a fait remarqué que le DORS 89-177 ne changeait pas le « Règlement sur les textes désignés » mais ne faisait qu'amender la Loi. Cette même Loi est en vigueur depuis le 29 mai 1986. L'amendement apporté à la Loi consistait à augmenter le montant des amendes et à renuméroter les articles de la Loi. Aucun de ces changements n'aurait influencé la décision des juges de la Cour fédérale dans le cas *La Ronge*.

Après avoir entendu ces deux opinions concernant la motion en annulation, j'ai fait les remarques suivantes avant de rendre ma décision. D'abord, j'ai indiqué être d'accord avec le point 1a) à e) dans la lettre de M^e Johnson par laquelle il demande de mettre fin à cette procédure, énoncé complètement vrai.

Le deuxième point de M^e Johnson et une grande partie de son argumentation verbale étaient reliés aux articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* qui ne traitent que d'amende et non de suspension. Je ne peux accepter le recours à ces articles alors que M. Loewen est accusé sous le régime de l'article 6.9 de la Loi. Il est intéressant de remarquer que M^e Johnson a fourni des copies de l'article 6.9 dans sa documentation de 20 pages mais qu'il n'en a jamais fait mention dans son exposé. Aussi, la limite de temps de douze (12) mois ne concerne que les articles 7.5 à 8.2 de la Loi. L'article 6.9 constitue une autre façon qu'a le ministre d'imposer une peine à une personne physique lorsqu'il ne peut agir en vertu des articles 7.6 à 8.2. Le recours à l'article 6.9 abolit la restriction du temps. Je suis entièrement d'accord avec M. Pratt sur le fait que le Tribunal de l'aviation civile n'a pas à discuter de la Charte des droits et libertés. À titre de conseiller juridique, M^e Johnson doit bien savoir qu'il doit, conformément aux *Règles de la Cour fédérale*, prévenir le Procureur général du Canada et ceux des provinces dix jours d'avance de tout débat concernant la Charte. De plus, je suis d'avis que la décision de la Cour fédérale dans le cas *La Ronge Aviation Services Ltd. et Ministre des Transports* (Dossier n^o C-0029-10 (TAC)) s'applique toujours et qu'elle répond à toutes les questions de M^e Johnson.

Je rejette la motion en annulation et l'audience peut se poursuivre.

LES PIÈCES

Dix pièces ont été soumises par le ministre. La traversée du longeron arrière, pièce M-8, une partie de l'aéronef C-FGPO (dimensions approximatives : 4 pi de longueur sur 1 pi de largeur) en faisait partie. Étant donné sa taille, douze photos de la pièce sont gardées comme preuve. M. Verklan, propriétaire du C-FGPO, garde la traversée du longeron arrière dans son état actuel au cas où on en aurait besoin en appel. Le conseiller juridique du requérant a déposé deux pièces en preuve.

Pièce M-1 : Copie du certificat d'immatriculation désignant Ville-Tech Inc. comme propriétaire du C-FGPO

Copie du certificat d'immatriculation désignant Tim Verklan comme propriétaire du C-FGPO

Copie du certificat de transfert de propriété

Pièce M-2 : Copie de sept (7) pages du livret technique du C-FGPO

Pièce M-3 : Copie de dix (10) pages du carnet de route du C-FGPO

Pièce M-4 : Exemplaire du Piper Aircraft Manual (ailes et fixations)

Pièce M-5 : Copie du chapitre 571 du Manuel de navigabilité

Pièce M-6 : Photos numéros 1 à 12 du C-FGPO endommagé en 1991 (surtout les photos 1, 8 et 10)

Pièce M-7 : Rapport d'inspection de navigabilité du C-FGPO de Transports Canada daté du 8 juillet 1991

Pièce M-9 : Copie de l'offre d'achat du C-FGPO entre le vendeur Watson et l'acheteur Verklan, datée du 3 août 1993

Pièce M-10 : Copie du certificat de conformité du C-FGPO établi par Elite Aero Ltd. et daté du 8 septembre 1994

Pièce D-1 : Copie de deux factures (n° 1153 et n° 1172) de D & D Aircraft Repair Inc. à Ville-Air concernant des réparations effectuées au C-FGPO

Pièce D-2 : Copie d'un rapport d'inspection de 1 000 heures du C-FGPO daté du 9 décembre 1991

LES FAITS

En 1991, le requérant, M. David Norman Loewen, était mécanicien d'entretien d'aéronef chez Ville-Tech Inc., une entreprise s'occupant de vente d'aéronef et de formation à Villeneuve (Alberta). L'aéronef dont il est ici question, un Piper PA28-180 immatriculé C-FGPO servait à l'école de formation. En juin 1991, le C-FGPO a subi un accident au cours d'une session de formation à Slave Lake (Alberta). Après une réparation sommaire de l'aéronef à Slave Lake, on l'a ramené (permis de convoyage à l'appui) à Villeneuve pour y effectuer des réparations complètes. À titre de mécanicien en chef, M. Loewen a signé toutes les réparations et les inspections faites à Villeneuve, y compris l'attestation pour le certificat de navigabilité le 9 décembre 1991.

Par la suite, le 3 août 1993, M. Tim Verklan a acheté le C-FGPO de Ville-Tech Inc. (Bill et Stephen Watson). L'année suivante, au moment d'une inspection annuelle demandée par M. Verklan et confiée à M. McBain, mécanicien d'entretien d'aéronef licencié de Nipiwani en Saskatchewan, on a découvert un renflement (dommage) et une fissure dans la traversée du longeron arrière. N'étant pas mécanicien de classe « S », M. McBain a fait appel à M. Cochrane de Elite Aero Ltd. de Prince Albert en Saskatchewan, mécanicien de classe « S » pour lui demander d'évaluer les dommages. Il a fallu remplacer le longeron aux frais de M. Verklan. Suivant le cours normal des modalités de réparation, M. Cochrane a communiqué avec Transports Canada pour tenter d'obtenir une copie du certificat de conformité du C-FGPO couvrant les réparations de 1991 puisque le certificat ne se trouvait pas dans le livret technique. Transports Canada n'avait pas le certificat et on n'en a trouvé aucun autre. L'aéronef a été interdit de voler jusqu'à ce que la compagnie de M. Cochrane termine les vérifications permettant d'établir un nouveau certificat de conformité. Il fallait enlever l'aile, remplacer le longeron arrière, effectuer une vérification par matrice des fixations de l'aile, réinspecter les travaux précédemment effectués sur l'aile et pour lesquels il n'existait pas de certificat (les travaux étaient conformes) et remonter l'aéronef.

Le ministre est d'avis que les dommages de la traversée du longeron arrière se sont produits au moment de l'accident survenu lors d'un cours en 1991. M. Loewen affirme qu'il n'y avait aucun dommage à la traversée du longeron arrière lorsqu'il a signé le certificat de navigabilité en décembre 1991. Les deux parties ont présenté plusieurs témoins devant appuyer leur position. Je vais rapporter les témoignages le plus brièvement possible.

M. Pratt a invité l'inspecteur Don Hiscock à venir témoigner; celui-ci a présenté en preuve les pièces M-1 à M-8. Le détail des pièces M-2 et M-3 a été expliqué, soit les inscriptions au carnet de route et au livret technique (copies) du C-FGPO concernant diverses inspections effectuées et signées par M. David Loewen et M. William Watson. Plus précisément, M. Loewen a certifié le C-FGPO à l'égard des réparations consécutives à l'accident le 9 décembre 1991, à la suite d'une inspection de 1 000 heures, puis le 16 mars 1992 à la suite d'une inspection de 100 heures et M. Watson a signé, le 27 août 1993, les travaux d'inspection de 1 000 heures précédant la vente de l'aéronef à M. Verklan. La pièce M-5 a été présentée pour démontrer la nécessité d'obtenir la signature d'un mécanicien détenant la licence appropriée dans les cas où des réparations majeures incluent du « travail spécialisé ». Dans le cas présent, il s'agit de l'ancienne licence « B » maintenant appelée « S » ou un organisme de maintenance agréé (AMO); Ville-Tech Inc. n'est pas un AMO et M. Loewen ne détient pas une licence « S ».

On a déposé la pièce M-6, une série de 12 photos montrant les dommages subis par l'extrémité de l'aile droite du C-FGPO lors de l'accident de Slave Lake (Alberta) en juin 1991 (plus particulièrement les photos 1, 8 et 10). On a présenté la pièce M-8, la traversée du longeron arrière. À ce moment, M^e Johnson, conseiller juridique du requérant, assis à la table, en face de M. Pratt, a déclaré n'avoir aucune difficulté à voir clairement les dommages du longeron de sa place. Le longeron était boursoufflé et une fissure d'environ 1 pouce partant du renflement se dirigeait vers le haut.

M^e Johnson a contre-interrogé l'inspecteur Hiscock et a fait ressortir la signification du mot « dual » apposé à la signature d'un mécanicien sur un livret technique : le groupe motopropulseur ou les commandes de vol ont été enlevées et il faut que la réinstallation et la conformité du travail soient approuvées par deux personnes avant que l'aéronef ne soit autorisé à voler. M^e Johnson a souligné que durant l'inspection de 1 000 heures d'août 1993, la traversée du longeron arrière aurait dû être examinée et le moindre défaut aurait dû alors être repéré et réparé. M. Hiscock a confirmé qu'une inspection convenablement effectuée aurait dû effectivement se dérouler ainsi. En examinant les inscriptions relatives à l'inspection de 1 000 heures du 9 décembre 1991, M. Hiscock ne peut assurer que M. Loewen a effectué lui-même l'inspection mais il a signé le livret, acceptant de ce fait la responsabilité de l'inspection.

En réponse aux questions de M^e Johnson, M. Hiscock a expliqué que les dommages causés au bout de l'aile et les réparations nécessaires laissent croire que l'effet de choc transféré par les longerons d'aile pouvait endommager le fuselage et que cette section aurait dû être inspectée, notamment la traversée du longeron arrière. À la question de M^e Johnson demandant si ce type de dommage pouvait être causé par un atterrissage brutal, M. Hiscock a carrément répondu non. Un coup brutal sur le devant de l'aile amenant un mouvement vers l'arrière causerait ce genre de dommage. Un atterrissage brutal produit un mouvement vers le haut causant des dommages au dessus de l'aile et à d'autres parties de l'aéronef.

M^e Johnson a demandé s'il existait des différences entre les régions de Transports Canada quant à l'interprétation du Manuel de navigabilité. M. Hiscock a répondu qu'à son avis, l'interprétation était uniforme. La dernière question de M^e Johnson a porté sur la personne autorisée à signer le travail de structure spécialisé et M. Hiscock a expliqué qu'un mécanicien de structure licencié peut le faire en étant au service d'un AMO autorisé à approuver le travail de structure; ou encore, un mécanicien agréé peut effectuer du travail de structure sous la supervision d'un AMO autorisé à la mécanique de structure et signant les travaux complétés.

M. Pratt a ensuite appelé son témoin suivant, M. Pat Parsonage qui détient une licence comportant trois annotations « M » et une mention S-33 (structure) l'autorisant à effectuer des travaux de revêtement. À l'automne de 1991, il était au service de Transports Canada, division de la navigabilité. Il a effectué une vérification chez Ville-Tech Inc. qui cherchait alors à devenir AMO, ce que l'entreprise n'a pas obtenu à l'époque ni par la suite. Durant cette vérification, M. Parsonage a inspecté le C-FGPO comme il se trouvait en pièces sur le plancher du hangar. Il a pris 12 photos (pièce M-6) et a rédigé un rapport d'inspection d'aéronef sur le C-FGPO (pièce M-7) consécutivement à la vérification.

Alors que M. Pratt se rapportait aux photos 1, 8 et 10 de la pièce M-6, M. Patronage, à titre de mécanicien de structure qualifié, a déclaré que ce type de dommage à l'extrémité de l'aile pouvait indéniablement causer des dommages indirects, c'est-à-dire une compression de la traversée du longeron arrière. Lorsqu'on lui a ensuite demandé si un atterrissage brutal pouvait causer ce type de dommage à la traversée du longeron arrière, il a répondu non et a ajouté que l'aile recevrait le choc en cas d'atterrissage brutal et non le fuselage.

À l'inspection du longeron (pièce M-8), M. Parsonage a expliqué que si le longeron n'avait pas été remplacé, il se serait éventuellement produit une défaillance de la traversée du longeron provoquant possiblement une perte de l'aile. M. Parsonage a confirmé que les étapes normales d'une inspection de 100 ou de 1 000 heures incluent la vérification de la traversée du longeron arrière par le mécanicien. À titre de mécanicien hautement qualifié, M. Parsonage suppose en voyant les photos des dommages causés à l'aile que la traversée du longeron arrière a subi des dommages. Aucun autre accident du C-FGPO n'ayant été inscrit au livret technique après celui de juin 1991, M. Parsonage a déclaré que le choc subi par l'aile a certainement causé le dommage à la traversée du longeron arrière.

Contre-interrogeant M. Parsonage, M^e Johnson lui a demandé pourquoi il n'avait pas vérifié les dommages secondaires causés à la traversée du longeron arrière au moment de la vérification (pièce M-7). Il a répondu que l'inspection avait été menée au moment où l'aéronef était en pièces sur le plancher et qu'il n'avait pas jugé bon de pousser plus loin étant donné que Transports Canada accorde une certaine confiance aux mécaniciens et aux entreprises d'entretien qui effectuent les réparations et estime qu'ils effectueront une inspection complète des travaux.

M^e Johnson a parlé de la transition effectuée par Transports Canada en 1991 au moment où le ministère a commencé à désigner des AMO. M. Parsonage a reconnu l'existence de cette transition. Cependant, Ville-Tech Inc n'a pas reçu le titre de AMO. Quand on lui a demandé quel type de mécanicien licencié peut signer des travaux de structure, M. Parsonage a été très précis : si l'entreprise qui effectue les réparations est un AMO autorisé à effectuer des travaux de structure, l'entreprise peut signer les travaux. Si le AMO n'a pas l'autorisation d'effectuer les travaux de structure, un mécanicien licencié de catégorie « S » doit signer les travaux de structure et un mécanicien licencié de catégorie « M » peut signer le reste des travaux.

Après un examen plus poussé des photos de la pièce M-6, M. Parsonage a rappelé que l'endommagement du bout de l'aile aurait compressé la traversée du longeron arrière, une simple loi de la physique. Toute force appliquée sur le bord d'attaque du bout de l'aile cause le déplacement de la tension du longeron avant sur le longeron arrière puis sur la traversée du longeron arrière. Lorsque M^e Johnson a mentionné l'hypothèse d'un atterrissage brutal, M. Parsonage a répliqué que les forces d'un atterrissage se dirigent autrement que celles d'un choc sur le bout de l'aile.

Lorsqu'on lui a parlé des inspections de 100 et de 1 000 heures, M. Parsonage a indiqué qu'elles comprennent une inspection de la traversée du longeron arrière et qu'elles devraient permettre de découvrir et de réparer les dommages. L'inscription du 9 décembre 1991 aux livrets techniques (pièces M-2 et M-3) du C-FGPO n'est pas une véritable constatation selon M. Parsonage parce qu'elle ne précise pas les travaux qui ont été effectués, c'est-à-dire les numéros de pièces et les

numéros de postes réparés. En d'autres termes, on indiquait que les réparations avaient été complétées mais l'inscription n'apportait pas de précisions.

M^c Johnson a présenté une situation hypothétique et demandé à M. Parsonage ce qu'il ferait lors d'une inspection préalable à une vente si le livret technique indiquait que des réparations avaient été effectuées sur le bout d'une aile. M. Parsonage a répondu que si les réparations avaient été faites et que tout avait l'air normal à l'extérieur, il poserait peut-être quelques questions sur les dommages mais qu'il n'examinerait pas la traversée du longeron arrière si les réparations avaient été signées en bonne et due forme.

Réinterrogé par M. Pratt, M. Parsonage a expliqué qu'avant 1991, les mécaniciens de structure détenaient une licence de type « B » qui est devenu « S » après 1991; toutefois, les compétences sont les mêmes. Encore une fois, M. Parsonage a rappelé les lois fondamentales de la physique expliquant les dommages secondaires causés à la traversée du longeron arrière à la suite d'un choc appliqué sur le bout de l'aile. Se rapportant à la pièce M-2, le livret technique, M. Parsonage a indiqué qu'il ne portait aucune mention de l'accident ni de dommages causés au C-FGPO en juin 1991.

M. Pratt a ensuite appelé M. Tim Verklan comme témoin. Ce dernier a acheté le C-FGPO en août 1993 de William et Stephen Watson. Avant que l'aéronef ne soit amené à Nipiwan pour acceptation, il ne l'avait jamais vu. Il avait insisté pour ajouter la ligne 5 sur l'offre d'achat (pièce M-9): l'aéronef devait avoir un certificat de navigabilité courant. Selon lui, si on établissait un certificat de navigabilité à la suite d'une inspection, c'est que l'aéronef ne présentait pas de problème de mécanique (indiquant par là une grande confiance au mécanicien effectuant l'inspection et délivrant le certificat.) Cependant, M. Verklan a pris des dispositions pour que son propre mécanicien, M. Douglas McBain, effectue l'inspection précédant l'achat de l'aéronef.

Selon les propres termes de M. Verklan, l'inspection n'était qu'un examen rapide des parties extérieures de l'aéronef consistant à détecter tout dommage de structure visible et l'examen n'a rien révélé. Ensuite, on a examiné de plus près le moteur et le silencieux puisque ces parties d'un Piper présentent souvent des faiblesses et là encore, on n'a pas enlevé le capot. Il a fallu entre 30 et 60 minutes à M. McBain pour exécuter l'inspection en présence de M. Verklan. L'achat de l'aéronef a été conclu tôt dans la soirée et M. W. Watson est venu à Nipiwan à bord d'un autre aéronef pour ramener M. S. Watson et son collègue.

Au cours de l'année suivante, M. Verklan a effectué 75 heures de vol sur le C-FGPO au cours desquelles il déclare n'avoir subi aucun accident ni atterri brutalement. Il n'a pas non plus eu à tirer l'aéronef dans une congère. Au moment de l'inspection annuelle de 100 heures, il a ramené l'aéronef à M. McBain. Et c'est là que le dommage à la traversée du longeron arrière a été découvert. M. Verklan a alors communiqué avec M. Watson et celui-ci a déclaré n'être pas au courant d'un dommage au longeron et qu'il avait dû se produire depuis l'achat de l'aéronef. La facture de la réparation s'élève à 5 000 \$ et M. Verklan songe à intenter une action au civil contre MM. W. et S. Watson et M. D. Loewen. Son intention n'a absolument aucun effet sur la présente audience mais puisqu'elle a été mentionnée deux fois lors de l'audience, j'estime qu'il convient de le souligner. M. Pratt a reconfirmé que M. Verklan n'avait jamais atterri brutalement depuis qu'il

possédait le C-FGPO; il n'a pas eu à le remorquer à travers une congère; aucun véhicule ne l'a frappé et il n'a pas heurté un hangar en circulant en surface.

Dans son contre-interrogatoire, M^c Johnson a demandé à M. Verklan s'il savait que le C-FGPO avait subi un accident en juin 1991, ce à quoi il a répondu que le seul accident qu'il connaissait était le choc subi par l'hélice avant qu'il n'achète l'aéronef. Il savait que le moteur avait été enlevé, vérifié et réinstallé et qu'une nouvelle hélice avait été installée à la suite du choc infligé à l'ancienne hélice. M. Verklan ne pouvait se rappeler qui, de lui ou de M. Watson, avait insisté pour qu'il y ait une inspection préalable à l'achat. À la demande de M^c Johnson, M. Verklan a confirmé que M. S. Watson avait piloté l'aéronef jusqu'à Nipiwán pour l'inspection préalable à l'achat et que plus tard dans la journée, M. W. Watson avait atterri à son tour pour ramener M. S. Watson et son collègue.

M. Verklan a confirmé que les sièges de l'aéronef n'avaient pas été enlevés durant l'inspection par M. McBain. Ce dernier savait, avant d'effectuer l'inspection, que l'hélice avait subi un choc. Il a vérifié les livrets techniques de la part de M. Verklan et n'a découvert aucune anomalie. M^c Johnson a demandé à M. Verklan si au moment de la découverte du dommage à la traversée du longeron arrière, il avait demandé à M. McBain pourquoi il n'avait pas examiné cette section au moment de l'inspection préalable à l'achat. M. Verklan a répondu non et a demandé pourquoi il aurait dû le faire? Il avait confiance au mécanicien qui avait exécuté l'inspection et rédigé le certificat de navigabilité, estimant que l'inspection avait été conforme et complète. En réponse à une question, M. Verklan a déclaré qu'aucun des Watson ne lui avait mentionné de dommages à l'aile du C-FGPO. M. Verklan garde l'aéronef dans la section d'arrimage de l'aéroport de Nipiwán où il n'y a pas de service de sûreté et l'aéroport est ouvert au public, tout comme la plupart des aéroports de même grandeur. Dans sa dernière question, M^c Johnson a demandé à M. Verklan s'il avait déjà placé le C-FGPO sur cric, ce à quoi M. Verklan a répondu qu'il ne l'avait jamais fait.

M. Pratt a ensuite appelé M. Douglas McBain comme témoin. M. McBain dirige un service d'entretien d'aéronef (AMO) à l'aéroport de Nipiwán. Ni lui, ni son entreprise ne peuvent approuver les travaux de structure. M. McBain exécute les travaux d'entretien pour M. Verklan sur le C-FGPO. C'est au cours de l'inspection de 100 heures que son apprenti a découvert le problème de la traversée du longeron arrière. Étant donné qu'il n'est pas autorisé à certifier des travaux de structure, M. McBain a appelé M. Ron Cochrane de Elite Aero Ltd. à Prince Albert et lui a demandé d'examiner les dommages. L'inspection a confirmé la nécessité de remplacer le longeron et l'aéronef a été transporté à Prince Albert parce que M. McBain n'avait pas le temps d'exécuter de tels travaux puis de les faire approuver par M. Cochrane, mécanicien de structure.

Selon M. McBain, l'inspection préalable à l'achat a nécessité 30 - 45 minutes. C'était une inspection sommaire et non un examen complet. Il a examiné l'extérieur de l'aéronef et le compartiment réacteur, plus précisément les fixations et l'installation du silencieux. M. McBain a confirmé qu'avant l'inspection, on ne lui avait pas fait part d'un choc subi par le bout de l'aile; toutefois, il s'en est aperçu à cause de l'inscription rudimentaire au livret technique. L'aile avait été réparée et semblait normale. M. McBain savait que l'hélice avait subi un coup avant l'inspection préalable à l'achat mais il ne savait pas qu'une inspection de navigabilité de l'aéronef venait d'être complétée. Dans le cours normal de ses activités, M. McBain voyait l'aéronef à son

point d'arrimage trois ou quatre fois par semaine en circulant dans l'entourage. Il n'a jamais vu de dommages à l'aéronef et M. Verklan n'a jamais mentionné avoir atterri brutalement.

En contre-interrogatoire, M^e Johnson a demandé à M. McBain s'il connaissait la définition de « travail spécialisé » effectué sur un aéronef. M. McBain a répondu oui et a jouté que s'il constatait que du « travail spécialisé » avait été exécuté sur un aéronef, il n'en serait pas troublé et supposerait que le travail a été convenablement fait. M^e Johnson a demandé à M. McBain ce qu'il avait vérifié durant l'inspection. Lors de l'inspection préalable à l'achat de l'aéronef, M. McBain a enlevé les panneaux d'inspection derrière les jambes d'atterrisseur, vérifié le compartiment réacteur, les commandes seulement, les surfaces extérieures mais il n'a pas vérifié l'intérieur de l'aéronef.

M. McBain se rappelle avoir parlé à M. S. Watson au sujet de l'aéronef mais ne pourrait rapporter le détail de la conversation. Lorsqu'on lui a demandé pourquoi il n'avait pas signé l'inspection préalable à l'achat dans le livret technique, M. McBain a répondu qu'il ne savait pas que c'était nécessaire. M^e Johnson a demandé à M. McBain ce qu'il répondrait s'il lui disait que l'inspection préalable à l'achat avait nécessité 3 à 5 heures, M. McBain a répondu que c'était « possible ». M^e Johnson lui a demandé s'il avait enlevé les sièges arrière, il a répondu que son apprenti l'avait fait. M^e Johnson a demandé si M. Watson avait été présent durant toute la durée de l'inspection préalable à l'achat et M. McBain a répondu qu'il croyait que oui.

Réinterrogé par M. Pratt, M. McBain a confirmé qu'il n'avait rien certifié au livret technique du C-FGPO avant la fin de l'inspection de 100 heures d'août 1994.

M. Pratt a appelé son dernier témoin, M. Ron Cochrane. Ce dernier est propriétaire de Elite Aero Ltd. à Prince Albert en Saskatchewan. L'entreprise est un AMO autorisé à effectuer des travaux de structure. M. Cochrane détient 4 licences de type « M » et des licences de mécanique de structure S-31, 32 et 33. Il détient une licence « M » depuis 25 ans et une licence « S » depuis 15 ans. On peut le compter parmi les experts d'entretien et de réparation d'aéronef.

En août 1994, on a demandé à M. Cochrane de venir à Nipiwán examiner la traversée du longeron arrière du C-FGPO. L'aileron était écrasé et fissuré et on a jugé qu'il devait être remplacé. On a décidé de transporter l'aéronef à Prince Albert pour effectuer les réparations au longeron. Avec ses années d'expérience en matière de travaux de structure, M. Cochrane a pu expliquer comment les dommages à la traversée du longeron arrière avaient pu être causés. Ils proviennent indéniablement d'un choc sur le bord d'attaque du bout de l'aile droite, ce qui a amené le longeron arrière à transmettre le choc à la traversée du longeron arrière. En réparant le longeron, M. Cochrane a constaté que le livret technique ne contenait pas de certificat de conformité à l'égard de travaux antérieurement effectués sur l'aile et que Transports Canada n'en détenait pas non plus dans ses dossiers. Le mécanicien qui avait signé le livret technique en décembre 1991 ne détenait pas de licence de type « S » et par conséquent, les travaux de structure antérieurs n'étaient pas certifiés. L'aéronef a dû être confiné au sol parce que le certificat de navigabilité devenait invalide sans certificat de conformité; l'aile devait être enlevée, les réparations préalables vérifiées, les fixations d'aile vérifiées par matrice et l'aile recertifiée et installée. M. Cochrane a établi un certificat de conformité des réparations et de la réinspection en

septembre 1994. Une copie a été déposée au livret technique, rendant à nouveau valide le certificat de navigabilité du C-FGPO.

Aux questions de M. Pratt, M. Cochrane a certifié que si la traversée du longeron arrière n'avait pas été remplacée, le longeron entier aurait pu subir une défaillance pouvant entraîner la chute de l'aile droite. Ses nombreuses années d'expérience en mécanique de structure ont permis à M. Cochrane de voir d'autres Piper ayant subi des dommages au bout de l'aile, ce qui avait entraîné des dommages de la traversée du longeron arrière. Dans ce cas-ci, les dommages du longeron proviennent indéniablement d'un choc sur le devant de l'aile et non pas d'un atterrissage brutal, lequel causerait des dommages seulement à l'aile et non pas au fuselage.

En contre-interrogatoire, M^e Johnson a tenté d'expliquer à M. Cochrane comment, selon lui, un choc sur le bout d'une aile pouvait avoir un effet sur le longeron. Malheureusement, son explication ne correspondait pas à celle de M. Cochrane qui repose sur une connaissance solide de la mécanique des structures. M. Cochrane ne doute pas que les dommages à la traversée du longeron arrière proviennent de l'accident ayant endommagé le bout de l'aile. Il a confirmé une fois de plus qu'ils ne pouvaient être causés par un atterrissage brutal parce qu'un tel atterrissage causerait d'autres dommages à l'aile.

Lorsque M^e Johnson a demandé à M. Cochrane s'il connaissait un autre mécanicien titulaire d'une licence « S » qui affirmerait que les dommages à la traversée du longeron arrière sont le résultat d'un atterrissage brutal, M. Cochrane a répondu qu'il n'en connaissait pas. On a examiné les ailes en août 1994 au moment du remplacement de la traversée du longeron arrière et on n'a trouvé aucun indice d'atterrissage brutal. M^e Johnson a demandé s'il était possible qu'un choc au ventre d'un aéronef cause des dommages au longeron arrière. M. Cochrane a répondu qu'il ne le croyait pas et que le ventre de l'aéronef ne présentait pas de dommages lorsqu'il avait effectué l'examen de certification. M^e Johnson a posé des questions sur le certificat de conformité manquant; Transports Canada ne l'avait pas, il a demandé si Transports Canada pouvait l'avoir perdu. M. Cochrane a répondu que tout était possible mais qu'il n'avait jamais eu connaissance d'un tel incident.

M. Pratt a présenté un court réinterrogatoire portant sur la pièce M-6 et particulièrement sur les photos 1, 8 et 10. D'après les dommages révélés par ces photos, pourrait-on s'attendre à découvrir des dommages à la traversée du longeron arrière semblables à ceux qu'illustrent la pièce M-8. M. Cochrane croyait hors de tout doute qu'un accident semblable à celui que montre la pièce M-6 causerait du dommage à la traversée du longeron arrière. Cela correspondrait à ce qu'il a vu sur d'autres aéronefs Piper. M. Pratt a confirmé que l'entreprise de M. Cochrane, Elite Aero Ltd, est un AMO autorisé à certifier le « travail spécialisé ». D'autres mécaniciens peuvent faire le travail mais la nature de son AMO oblige M. Cochrane à l'examiner avant d'en signer la conformité.

Réinterrogé par M^e Johnson, M. Cochrane a confirmé qu'il était en affaires en 1991 et qu'il avait reçu une attestation d'AMO en 1990. Avant de la recevoir, il effectuait des travaux de structure en vertu de sa licence « S », anciennement « B ». Avant qu'on lui accorde la désignation d'AMO, Transports Canada n'exigeait pas qu'il ait un Manuel d'exploitation.

Au nom du requérant M. David Loewen, M^e Johnson a appelé son premier témoin, le surintendant S.M.N. (Steve) MacNab. M. MacNab occupe le poste de surintendant de la division de la navigabilité depuis 1984. Il a confirmé que durant la période de 1990-1991, la division de la navigabilité avait modifié les désignations de licence et établi les désignations AMO actuelles. Il a aussi confirmé que Transports Canada interprète le *Règlement de l'Air* établi en 1989 de la même façon partout au pays. Le certificat de conformité (pièce M-10) était en vigueur en 1991 et il n'a pas subi de modifications durant la phase de transition. Aux termes du certificat, il faut deux signatures, une à la section 5 et l'autre à la section 6, indiquant que les réparations sont terminées et ont été inspectées par un mécanicien détenant une licence appropriée.

Lorsque M^e Johnson lui a demandé s'il se rappelait une conversation téléphonique avec M. W. Watson de Ville-Tech Inc. en 1991 traitant de la personne autorisée à signer le certificat de conformité confirmant les réparations effectuées sur le C-FGPO, il a répondu qu'il ne se souvenait pas de la conversation. Le surintendant MacNab ne se rappelait pas si Ville-Tech Inc. avait déjà détenu le titre de AMO mais il a affirmé qu'à une époque, l'entreprise était autorisée à effectuer des réparations sur certains types d'aéronef. M^e Johnson a présenté une situation hypothétique exigeant la signature d'un certificat de conformité. J'ai bien peur qu'à ce point, il ait dérouté le conseiller du Tribunal. Il a présenté un grand nombre de situations hypothétiques et il est devenu difficile de décerner les hypothèses de la réalité.

M. Pratt a contre-interrogé le surintendant MacNab. Ce dernier a expliqué qu'en vertu de l'ancien *Manuel du mécanicien et de l'inspecteur*, un mécanicien détenant une licence « B » (structure) pouvait signer des travaux de structure sans être relié à une entreprise de maintenance. M. MacNab a confirmé que si un titulaire de licence « M » ne détenant pas un permis de travaux de structure signe un livret technique à l'égard de « travail spécialisé », le certificat de navigabilité de cet aéronef n'est pas valide.

M^e Johnson a ensuite invité M. W. Watson à témoigner. M. Watson était propriétaire/directeur de Ville-Tech Inc., une entreprise de dix ans et une école de pilotage. L'entreprise donnait des cours de pilotage en vertu d'un manuel d'entretien approuvé à l'égard d'une école de pilotage et pouvait effectuer des travaux d'entretien d'aéronefs privés. M. Watson est titulaire d'une licence « M-2 » et il a confirmé que Ville-Tech Inc. n'était pas un AMO.

Lui et son fils étaient propriétaires du C-FGPO avant de le vendre à M. Verklan. En juin 1991, l'aéronef a subi un accident au cours d'un vol de formation à Slave Lake en Alberta. L'accident s'est produit alors qu'un élève volant en solo pour la première fois a atterri pleins volets et a perdu le contrôle de l'aéronef qui a abouti sur les roues avant. Les roues principales ont touché le sol en premier, la pression des freins était au maximum et le pneu droit a éclaté; l'aéronef a quitté la piste et est entré dans un petit fossé, ce qui a abîmé l'amortisseur oléopneumatique du nez, puis l'aéronef s'est arrêté, le bout de son aile droite effleurant un dispositif d'éclairage vasis. Selon M. Watson, la vitesse devait être approximativement nulle au moment où l'aéronef a touché le vasis puisque le dispositif n'a pas été endommagé.

On a inspecté l'aéronef à Slave Lake et on a effectué des réparations mineures. On a émis un permis de transport et l'aéronef a été ramené à Villeneuve (Alberta) pour que les réparations soient terminées. M. Watson a déclaré qu'à Slave Lake, l'amortisseur principal, les fixations et le

cadran du moteur, le longeron principal au point d'attache des roues et finalement la section centrale ont tous été vérifiés avant que l'aéronef puisse repartir. On a enlevé les panneaux d'inspection du secteur de la traversée du longeron arrière et inspecté le longeron et on n'a rien découvert d'anormal. M. Watson possède 25 années de vol à son actif. Il a piloté plusieurs types d'aéronef Piper Cherokee et les a utilisés à son école de vol. Il a dit que chaque fois qu'un aéronef Piper subit un accident, un atterrissage brutal par vent de travers, un atterrissage dans la boue ou la neige, il y a risque d'abîmer le longeron principal au point d'attache des roues ainsi que le point d'attache du longeron arrière. Par conséquent, il vérifie toujours la traversée du longeron arrière à la suite d'un accident.

Le travail de structure du C-FGPO a été effectué par Dave Cathcart de D & D Aviation. M. Cathcart détenait une licence de mécanicien de type « B » (structure) aujourd'hui licence « B ». Il a réparé le stabilisateur arrière, la porte et le bout de l'aile conformément aux factures présentées. (Pièce D-1)

M. Watson affirme qu'avant de faire signer le certificat de conformité, il a appelé le surintendant MacNab pour obtenir des précisions sur les signataires des différentes sections du certificat de conformité. Comme nous l'avons vu précédemment, M. MacNab ne se rappelle pas cette conversation. M. Watson dit qu'il a vu M. Cathcart signer le certificat de conformité à l'égard du travail de structure et M. Loewen a signé pour confirmer le reste. On a remis une copie du certificat à la secrétaire pour qu'elle soit postée à Transports Canada. Autant qu'il sache, M. Watson croit que M. Cathcart a conservé l'autre copie du certificat. Le livret technique de l'aéronef ne contient rien qui soit relié au certificat de conformité. M. Watson affirme que le surintendant MacNab lui avait dit que si le mécanicien de structure signait le certificat de conformité, le titulaire d'une licence « M » pouvait signer le livret technique pour confirmer les réparations.

Il y a eu quelques échanges sur la supposée phase de transition de Transports Canada, sur les formules en vigueur à l'époque et sur celles qui devaient être remplies à la fin des réparations du C-FGPO. S'agissait-il de réparations majeures exigeant un certificat de modification ou un certificat de conformité? Le représentant de Transports Canada présent à l'audience a indiqué que les deux formulaires étaient interchangeable et que le formulaire existait depuis 1984.

Aux questions de M^e Johnson, M. Watson a poursuivi en disant que la traversée du longeron arrière d'un Piper Cherokee pouvait subir des dommages lors d'un atterrissage par vent de travers. Il soutient avoir vu ce type de dommage à la suite d'un atterrissage par vent de travers ou un atterrissage brutal. Il a déclaré qu'avant d'être propriétaire de l'école de pilotage, il avait acheté un Cherokee dont la traversée du longeron arrière était endommagée mais dont le livret n'indiquait pas de dommages sur le bout de l'aile. Il a ajouté que ce type d'aéronef pouvait atterrir brutalement sans subir de dommages du longeron principal ou des rivets Pop de la surface de l'aile mais subir d'autres types de dommages. M. Watson a déclaré que les dommages de la traversée du longeron arrière pouvaient provenir d'un mouvement de recul de l'aéronef dans une congère ou par un choc au ventre causé par des débris sur une piste ou une voie de circulation, notamment les cales.

Toutes les réparations effectuées sur le C-FGPO étaient couvertes par les assurances de Ville-Tech Inc. Il n'y avait donc pas lieu de lésiner sur le travail puisqu'ils n'avaient pas à acquitter eux-mêmes la facture. M. Watson affirme qu'il a dit à M. Verklan que l'aéronef avait subi deux accidents. En fait, M. Verklan avait même dû attendre la livraison de l'aéronef parce que Ville-Tech Inc. n'avait pas reçu les pièces servant à la réparation consécutive au deuxième accident. Lorsqu'il vend un aéronef, M. Watson insiste pour qu'une inspection soit effectuée par le client avant la conclusion de la transaction. Lorsqu'il effectue une inspection préalable à l'achat, M. Watson effectue toujours une inspection complète (comme une inspection annuelle). Ensuite, il l'inscrit au livret technique parce qu'il estime que toutes les inspections doivent être inscrites au livret.

Entre les réparations du C-FGPO de décembre 1991 et la vente de l'aéronef à M. Verklan, Ville-Tech Inc. a effectué une inspection de 50 heures le 24 janvier 1992 signée par M. W. Watson, une inspection de 100 heures le 16 mars 1992 signée par M. D. Loewen, une inspection de 50 heures le 7 mai 1992 signée par M. W. Watson et une inspection de 1 000 heures le 27 août 1993 signée par M. W. Watson. Une inspection de 1 000 heures faite à l'aide de la liste de contrôle du Piper inclut un examen de la section de la traversée du longeron arrière. L'examen a été fait et on n'a décelé aucun dommage et s'il y en avait eu, il aurait été réparé puisque l'assurance couvrait les dommages. L'inspection de 100 heures du 16 mars 1992 comprenait également un examen de la traversée du longeron arrière.

M. Pratt a débuté le contre-interrogatoire de M. Watson en lui demandant de confirmer que sa licence de mécanicien d'entretien d'aéronef n'est pas de type « S ». En lui montrant les photos 1, 8 et 10 de la pièce M-6, M. Pratt l'a informé du fait que deux mécaniciens de structure hautement qualifiés avaient confirmé le jour même que ce type de dommages subis par l'aile amenaient des dommages de la traversée du longeron arrière. Puis, lorsqu'il lui a demandé : « Pourquoi pas sur votre aéronef? », M. Watson a répondu qu'il ne le savait pas en ajoutant encore une fois que la traversée du longeron arrière avait été examinée pour s'assurer qu'elle n'était pas endommagée. M. Pratt a demandé pourquoi M. Cathcart n'avait pas signé le livret technique à l'égard de son « travail spécialisé ». M. Watson a dit qu'il ne le savait pas mais que M. Cathcart avait signé le certificat de conformité, ce à quoi M. Pratt a répondu : « Celui que personne ne retrouve! »

M. Watson a dit que la traversée du longeron arrière avait été examinée à Slave Lake après l'accident parce qu'elle aurait pu être endommagée mais on n'a rien découvert d'anormal. M. Pratt a demandé à M. Watson pourquoi il avait insisté auprès de M. Verklan pour qu'il effectue une inspection préalable à l'achat alors que 7 jours auparavant, il (M. Watson) en avait lui-même signé une de 1 000 heures. « M. Verklan n'a pas confiance en vos compétences de mécanicien? » M. Watson a répondu que M. Verklan devait vérifier lui-même pour s'assurer que nous n'avions rien oublié.

M. Pratt a demandé à M. Watson s'il avait déjà vu un autre aéronef Piper ayant subi des dommages sur le bout de l'aile et M. Watson a répondu oui. « Est-ce que la traversée du longeron arrière était endommagée? » « Dans certains cas oui, dans d'autres non », a répondu M. Watson. M. Pratt a déclaré que d'après les témoignages de deux mécaniciens de structures extrêmement qualifiés, le type de dommage subi par le bout de l'aile et illustré par la pièce M-6 entraîne des dommages à la traversée du longeron arrière. M. Watson affirme qu'il a vu des Piper frôler le

bout de leur aile contre un hangar sans que la traversée du longeron arrière ne soit endommagée. À défaut d'avoir vu le revêtement du ventre du C-FGPO avant le remplacement de la traversée du longeron arrière, il ne pouvait pas dire si l'aéronef avait ou non subi des dommages préalables. M. Pratt a alors informé M. Watson que le mécanicien de structure qui avait remplacé la traversée du longeron arrière avait attesté que le revêtement du ventre de l'aéronef n'était pas atteint. M. Watson a alors déclaré qu'il ne savait pas pourquoi la traversée du longeron arrière était endommagée.

M^e Johnson a appelé son témoin suivant, M. Stephen Watson. M. S. Watson a confirmé qu'entre les réparations de décembre 1991 et la vente du C-FGPO à M. Verklan, plusieurs inspections de l'aéronef avaient été effectuées. La traversée du longeron arrière a été examinée à trois reprises et on n'a découvert aucun dommage. M. S. Watson a confirmé qu'il avait piloté l'aéronef à Nipiwan pour l'examen préalable à l'achat. Il y a vu M. Verklan et M. McBain examiner les livrets techniques de l'aéronef et M. McBain a posé des questions sur l'accident et sur les pièces remplacées. Il a aussi déclaré que M. McBain avait enlevé la plupart des panneaux d'inspection ainsi que les sièges et vérifié la section centrale, surtout la section de la traversée du longeron arrière. M. McBain n'a pas découvert de dommages ou si oui, il n'a rien mentionné. M. McBain a passé plus de temps sur la section du moteur. L'inspection préalable à l'achat a duré trois ou quatre heures et M. S. Watson estime que l'inspection de M. McBain était adéquate.

M. Pratt a contre-interrogé M. Stephen Watson en lui demandant : « Où en sommes-nous? M. McBain et M. Verklan disent une chose et vous et votre père exprimez une opinion totalement opposée. M. McBain dit que l'inspection a nécessité de 30 à 45 minutes, tandis que vous dites qu'elle a nécessité de 3 à 4 heures. Il reviendra à M. Brown de déterminer qui dit la vérité ici. » M. Pratt a demandé à M. Watson s'il avait déjà vu une traversée de longeron arrière endommagée par un atterrissage brutal et celui-ci a répondu non.

M^e Johnson a appelé son dernier témoin, M. David Loewen. M. Loewen est titulaire d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef « M-2 » depuis 1987. En 1991, il était au service de Ville-Tech Inc. à l'aéroport de Villeneuve, à titre de mécanicien en chef. C'est M. David Cathcart qui a effectué le « travail spécialisé » sur le C-FGPO alors que M. Loewen était dans le hangar sans nécessairement le surveiller pendant la durée des réparations. M. Loewen a confirmé que lui et M. W. Watson avaient téléphoné au surintendant MacNab en décembre 1991 pour lui demander qui devait signer le livret technique et le certificat de conformité. MacNab n'a aucun souvenir de cet appel. M. Loewen a déclaré que lui et M. Cathcart avaient rempli un certificat de conformité. Une copie avait été donnée à la secrétaire dans le but d'être postée à Transports Canada et M. Cathcart a conservé l'autre copie. M. Loewen affirme qu'au moment de l'inspection de 1 000 heures d'août 1993, il avait consacré beaucoup de son temps à examiner la traversée du longeron arrière et n'avait rien découvert. À la suite des réparations de 1991, il a effectué deux inspections du C-FGPO et a examiné le secteur de la traversée du longeron arrière au moins une fois. Selon la pièce D-2, le rapport d'inspection de 1 000 heures d'un aéronef Piper, le secteur du longeron arrière est vérifié. M. Loewen ne peut croire qu'il n'aurait pas vu une ondulation et une fissure de la traversée du longeron arrière.

En contre-interrogatoire, M. Pratt a demandé à M. Loewen si, à titre de mécanicien en chef de Ville-Tech Inc., il connaissait les directives concernant la signature de réparations majeures

effectuées sur un aéronef. M. Loewen a confirmé que le « travail spécialisé » doit être certifié par un mécanicien licencié autorisé, dans ce cas-ci M. David Cathcart, et il a confirmé que lui et M. Cathcart avaient signé le certificat de conformité. À titre de mécanicien d'entretien d'aéronef, M. Loewen a effectué entre 5 et 10 inspections de 1 000 heures sur des aéronefs Piper. Elles nécessitent trois à quatre jours de travail soutenu. M. Pratt a fait confirmer que M. S. Watson était apprenti mécanicien et que tout son travail était vérifié par M. Loewen avant d'être certifié et que l'aéronef puisse voler. M. Loewen affirme qu'il n'a jamais vu ce type de dommage à la traversée du longeron arrière sur un aéronef Piper.

En résumé, M. Pratt a expliqué qu'il y a quatre points à prendre en considération dans la présente audience. D'abord, rien ne laisse croire que le type de dommage du C-FGPO en cause ici aurait pu se produire avant novembre 1991. Deux mécaniciens titulaires d'une licence « S » et hautement qualifiés affirment qu'un atterrissage brutal n'aurait probablement pas pu produire ce genre de dommage. Il est certain que l'extrémité de l'aile droite a été endommagée et les parties n'ont pu prouver aucun autre dommage de l'aéronef. De toute évidence, M. Loewen a choisi de réparer l'aéronef sommairement pour le libérer. La qualité des inspections laissait à désirer.

Deuxièmement, il est certain que le « travail spécialisé » doit être certifié par un mécanicien de catégorie « S » (autrefois « B »). On ne peut prouver que la chose a été faite à cause du mystère entourant la disparition du certificat de conformité.

Troisièmement, les deux contraventions au chapitre 571 du Manuel de navigabilité sont indubitablement une contravention à l'article 221 du *Règlement de l'Air*. Enfin, si le conseiller du Tribunal estime que M. Loewen a contrevenu à l'article 221 du *Règlement de l'Air* dans un de ces deux cas, la suspension de 14 jours devrait être maintenue puisqu'il s'agit d'une première infraction et que la pénalité est appropriée dans ce cas.

En résumé, M^e Johnson a déclaré qu'il incombe au ministre de prouver la contravention. MM. W. et S. Watson et M. Loewen ont examiné le secteur de la traversée du longeron arrière plusieurs fois entre l'accident et la vente de l'aéronef à M. Verklan sans découvrir de dommages. Ville-Tech Inc. détenait une assurance et n'avait pas à assumer les frais des réparations de 1991. Ville-Tech Inc. n'avait donc aucune raison de ne pas effectuer de réparations complètes. Il existe un écart entre les opinions de M. S. Watson et M. McBain sur le temps qu'a duré l'inspection préalable à l'achat et sur sa nature, à savoir une inspection complète ou rapide. L'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique* stipule que nul ne peut être reconnu coupable d'avoir contrevenu à la Loi s'il a pris toutes les mesures nécessaires et c'est ce que M. Loewen et M. W. Watson ont fait. M. Loewen n'avait aucun avantage à ignorer quelque dommage que ce soit.

CONCLUSION

Après examen de toutes les preuves présentées par les parties et l'examen des déclarations de deux mécaniciens de structure hautement qualifiés par rapport à celles de deux mécaniciens M-2, l'un d'eux ayant piloté un aéronef Piper Cherokee pendant plusieurs années, j'estime que M. Loewen a contrevenu à l'article 221 du *Règlement de l'Air* en certifiant la navigabilité du C-FGPO le 9 décembre 1991. A-t-il fait une inspection incomplète ou décidé tout simplement d'ignorer le gondolement et la fissure de la traversée du longeron arrière, je n'en sais rien.

Je m'appuie sur l'impressionnante expérience des deux mécaniciens de structure :

- M. Pat Parsonage – Technicien/Mécanicien d'aéronef depuis 1972. Il est titulaire de trois licences de type « M », inspecteur de structure depuis deux ans et mécanicien de structure depuis deux autres années. Détient aussi une annotation de type S-33.
- M. Ron Cochrane – Mécanicien depuis 25 ans. Il détient quatre licences de type « M » et est mécanicien de structure depuis 15 ans. Titulaire d'annotations de types S-31, 32 et 33.

Il n'y a aucun doute dans mon esprit que l'accident du C-FGPO de Slave Lake (Alberta) en juin 1991 qui a causé de sérieux dommages au bout de l'aile (pièce M-6) a endommagé la traversée du longeron arrière. Selon le livret technique de l'aéronef, aucun autre accident par la suite n'aurait pu produire ce type de dommage.

Par le biais de ses témoins, M^e Johnson a provoqué beaucoup de discussion sur la possibilité qu'un atterrissage brutal, un atterrissage par vent de travers, un atterrissage dans la boue ou la neige ou le fait de pousser un aéronef dans une congère puissent causer ce type de dommage à la traversée du longeron arrière. Tous ces exemples ont été soumis aux mécaniciens de structure qui ont nié tous deux en indiquant qu'il se serait plutôt produit un autre type de dommage sur une section différente de l'aéronef et non à la traversée du longeron arrière.

M^e Johnson a souligné qu'en 1991, la division de navigabilité de Transports Canada avait subi des transformations et qu'on avait créé la désignation de AMO (organisme de maintenance agréé). L'affirmation est fondée et il est également vrai qu'il y a eu une nouvelle classification des licences de mécanicien; la licence de structure 2B est devenue la licence « S », les compétences exigées demeurant les mêmes. Mais je ne peux accepter l'argument voulant que cette réorganisation a provoqué la perte par Transports Canada de l'introuvable certificat de conformité signé par MM. Cathcart et Loewen.

Le fait que M^e Johnson n'ait pu obtenir le témoignage de M. David Cathcart, le mécanicien de structure qui a effectué le « travail spécialisé » sur le C-FGPO, bien qu'il ait été cité à comparaître mais ne se soit pas présenté à l'audience, n'a certainement pas facilité les choses. À la question de M^e Johnson sur l'autorité du Tribunal dans un tel cas, j'ai répondu que je pouvais faire émettre un mandat d'amener à l'égard de M. Cathcart. Après réflexion, M^e Johnson a jugé que cela n'était pas nécessaire. Un échange entre M. Pratt, M^e Johnson et moi-même vers la fin de l'audience nous a amenés à conclure que le témoignage de M. Cathcart n'aurait pas influencé le résultat de l'audience et que si le mystérieux certificat de conformité réapparaissait, il n'y aurait aucune façon de certifier son authenticité.

En signant le livret technique du C-FGPO confirmant la navigabilité de l'aéronef en décembre 1991, M. Loewen a contrevenu à l'article 221 du *Règlement de l'Air*; le livret technique ne contient aucune inscription du mécanicien licencié autorisé à effectuer du « travail spécialisé » ni de copie du certificat de conformité attestant les réparations. M. Loewen et M. Watson ont tous deux déclaré avoir effectué d'autres inspections après 1991 et avant la vente du C-FGPO en août 1993 et affirment que la traversée du longeron arrière n'était pas endommagée; elle a été inspectée au moins deux fois (inspections de 100 et de 1 000 heures). Sommes-nous en présence d'un entretien de pacotille ou d'un abus de pouvoir d'un patron à

l'égard d'un employé, je n'en sais rien. Le fait qu'il n'existe aucun incident ultérieur ayant pu endommager la traversée du longeron arrière ne me laisse pas d'autre choix que de me rallier aux explications fournies par les deux mécaniciens de structure hautement qualifiés.

À la proposition de M^e Johnson présentée au Tribunal demandant de tenir compte de l'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique* qui se lit comme suit :

8.5 Nul ne peut être reconnu coupable d'avoir contrevenu à la présente partie ou à ses textes d'application s'il a pris toutes les mesures nécessaires pour s'y conformer

je répond que M. Loewen n'a pas « pris toutes les mesures nécessaires » puisqu'il n'a pas effectué une inspection complète en décembre 1991 ni par la suite alors qu'il a signé et participé aux inspections avant la vente du C-FGPO à M. Verklan en août 1993. De plus, il n'a pas non plus pris toutes les mesures en remplissant le livret technique incorrectement en décembre 1991.

DÉCISION

Je confirme la décision du ministre de suspendre la licence de mécanicien d'entretien d'aéronef (M361379) de M. David Norman Loewen pendant 14 jours.

Gavin W.C. Brown
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile