

Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) INFORMATION

La présente circulaire d'information (ALÉNA) a pour but de fournir de l'information concernant l'accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA).

INFORMATION

Contexte

L'ALÉNA, ratifié par le Canada, les États-Unis du Mexique et les États-Unis d'Amérique, est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994. L'accord prévoit, entre autres, l'ouverture des frontières au marché des services aériens spécialisés (SAS) qui comprennent, selon l'article 1213 de l'ALÉNA, la cartographie aérienne, les levés topographiques aériens, la photographie aérienne, la gestion des incendies de forêts, la lutte contre les incendies, la publicité aérienne, le remorquage de planeurs, le parachutisme, la construction au moyen d'aéronefs, l'hélicoptère, l'excursion aérienne, la formation au pilotage, l'inspection aérienne, la surveillance aérienne et la pulvérisation aérienne.. Certains de ces services sont couverts par l'ALÉNA depuis le 1^{er} janvier 1994 alors que d'autres devaient être progressivement intégrés par chaque pays signataire conformément à l'annexe B de l'ALÉNA (voir annexe II).

À la suite de plusieurs rencontres, les représentants des gouvernements se sont entendus sur la création de groupes de travail « pour discuter des normes et règlements touchant les services aériens spécialisés » et ont entamé un processus pour la « mise en vigueur en douceur » des opérations de SAS. Des représentants des trois autorités de l'aviation civile (AAC) ont formé un comité directeur pour diriger les travaux de création du processus tandis que des experts techniques de chaque pays ont formé des groupes de travail sur la navigabilité aérienne, sur les opérations aériennes et sur la délivrance des licences du personnel. Nous présentons ici le fruit des travaux du comité directeur et des groupes de travail.

Application

Le présent document d'information vise tous les exploitants des pays signataires de l'ALÉNA désirant fournir des services aériens spécialisés transfrontaliers, aux termes de l'article 1213 de l'ALÉNA. Ces renseignements s'appliquent exclusivement aux opérations de SAS dans le cadre de l'ALÉNA et ne sauraient être utilisés à d'autres fins.

Glossaire

Les AAC mentionnées dans le présent document sont :

- La **Dirección General de Aeronáutica Civil** (DGAC), États-Unis du Mexique;
- La **Federal Aviation Administration** (FAA), États-Unis d'Amérique;
- **Transports Canada, Aviation Civile** (TCAC), Canada

AAC nationale : L'AAC chargée de réglementer l'exploitant qui fait une demande d'autorisation d'exploitation dans un autre pays de l'ALÉNA. L'AAC nationale est habituellement la même que celle de l'État d'immatriculation des aéronefs et elle est responsable de la supervision réglementaire des aéronefs qu'elle a immatriculés pour, entre autres, les exigences en matière de maintenance et d'inspection.

AAC hôte : L'AAC d'un pays de l'ALÉNA où des SAS doivent être effectués par un exploitant étranger.

Exploitant : L'organisme qui entreprend des SAS commerciaux.

L'expression « **Formation au pilotage** » s'applique dans les cas suivants :

- École de pilotage agréées : École titulaire d'un permis ou d'un certificat d'exploitation délivré par l'AAC pour dispenser une formation approuvée en vue d'obtenir une qualification de pilote.
- Exploitant assurant la formation au pilotage : Exploitant dispensant une formation en vue de l'obtention d'une des compétences suivantes ou de son actualisation: qualification sur hydravion, sur multimoteur ou sur aéronef utilisé à des fins agricoles; qualification de type; qualification de vol aux instruments; licence de pilote de ligne.
- Exploitant de SAS : Exploitant dispensant une formation opérationnelle spécifique pour un SAS donné. La formation sur type d'aéronef en fait partie si l'aéronef en question est utilisé dans ce service particulier et s'il est mentionné dans le certificat d'exploitation aérienne ou dans l'autorisation d'exploitation de l'ALÉNA.

Définitions des SAS

La liste suivante énumère les SAS définis par l'ALÉNA; en font partie également des opérations spécialisées ayant, selon les trois AAC, des caractéristiques similaires à celles de la liste.

Les SAS effectués dans le cadre de l'ALÉNA sont des opérations aériennes spécialisées effectuées à des fins commerciales définies comme suit :

Cartographie aérienne: Utilisation d'un aéronef dans le but de tracer des cartes à l'aide d'une caméra ou d'autres appareils de mesure ou dispositifs enregistreurs.

Construction au moyen d'aéronefs : Utilisation d'un giravion dans le but d'effectuer des opérations de transport à l'élingue dans le cadre d'une construction, du treuillage d'objets, de l'installation de lignes électriques ou de la construction de tours destinées à être utilisées à des fins spéciales.

Excursion aérienne : Utilisation d'un aéronef qui décolle et atterrit au même aéroport, pour le seul plaisir des passagers.

Formation au pilotage : Formation dispensée par une école de pilotage agréée conformément à un plan de cours au sol et en vol approuvé qui permet aux étudiants de satisfaire aux exigences d'agrément en vue d'obtenir un certificat ou une qualification de pilote et une formation opérationnelle dispensée par un exploitant de SAS.

Gestion des incendies de forêt: Utilisation d'un aéronef dans le but de détecter et de maîtriser des incendies de forêt ainsi que dans le but de vaporiser une substance visant à éteindre et à prévenir les incendies de forêt. Ce type de travail aérien comprend le transport de pompiers, des chefs de lutte du camp principal dans les régions des incendies, des pompiers parachutistes sur les lieux même de l'incendie, ainsi qu'à l'intérieur de la zone de l'incendie.

Hélicidébardage : Utilisation d'un giravion pour le transport de bois d'oeuvre suspendu au fuselage.

Inspection et surveillance aérienne : Utilisation d'un aéronef dans le but d'effectuer de l'observation et des patrouilles aériennes des événements en surface et des objets.

Levé topographique aérien : Utilisation d'un aéronef dans le but d'effectuer un levé topographique à l'aide d'une caméra ou d'autres appareils de mesure ou dispositifs enregistreurs.

Lutte contre l'incendie : Utilisation d'un aéronef dans le but d'épandre de l'eau, des produits chimiques et des produits ignifuges pour éteindre un incendie.

Photographie aérienne : Utilisation d'un aéronef dans le but de prendre des photographies ou d'enregistrer de l'information à l'aide d'une caméra ou d'autres appareils de mesure ou dispositifs enregistreurs.

Publicité aérienne : Utilisation d'un aéronef dans le but de faire des dessins dans le ciel, de remorquer des banderoles et des panneaux, de distribuer des prospectus et de faire des annonces publiques.

Pulvérisation aérienne : Utilisation d'un aéronef dans le but d'épandre des produits chimiques ou des substances au profit de l'agriculture, de l'horticulture ou de la foresterie. Plus précisément, la pulvérisation comprend les activités ayant pour but de nourrir les végétaux, de traiter le sol, de favoriser la prolifération des végétaux, de lutter contre les insectes, à l'exception de l'épandage d'insectes vivants.

Remorquage de planeurs : Remorquage d'un planeur par un aéronef propulsé muni d'une attache de remorquage.

Sauts en parachute : Utilisation d'un aéronef dans le but de permettre à une personne d'en descendre en vol avec un parachute pendant toute la durée de la descente ou une partie de la descente.

Publications recommandées

- Annexe 2 de la *Convention sur l'aviation civile internationale* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- *A.I.P. Canada*, Canada
- *Publicación de información aeronáutica (PIA)*, États-Unis du Mexique
- *Aeronautical Information Manual (AIM)/Aeronautical Information Publication (AIP)*, États-Unis

Opérations transfrontières de l'ALÉNA

Exigences générales

Validité

- Une autorisation de l'ALÉNA, sauf en cas de modification, suspension ou révocation, est valable pour une période maximale d'un an et elle est renouvelable. Le processus de renouvellement est identique au processus initial d'autorisation.

Processus d'autorisation

- L'exploitant de SAS doit : être équipé et compétent pour effectuer les vols SAS faisant l'objet d'une demande; demander et obtenir l'autorisation de l'AAC nationale; demander et obtenir l'autorisation de l'AAC hôte. La demande doit être déposée dans l'une des langues officielles du pays hôte.

Conditions d'exploitation

Aéronefs

- Les aéronefs doivent détenir un certificat de navigabilité valable et un certificat d'immatriculation valables et à jour de l'AAC nationale. L'exploitant doit démontrer à l'AAC nationale la validité des documents.
- L'aéronef utilisé dans toute exploitation de SAS doit avoir reçu un certificat original civil de type émis par la FAA ou TCAC. Les aéronefs démilitarisés certifiés en catégorie restreinte en vertu de leur état de service militaire ne sont pas admissibles; ceux qui sont couverts par une certification de type civile sont admissibles à condition qu'ils soient utilisés conformément aux normes civiles et en configuration civile.
- Les aéronefs certifiés à l'étranger (par un pays tiers) doivent avoir obtenu une certification de type tant de la FAA que de TCAC.
- Les modifications à la définition de type (c'est-à-dire les certificats de type supplémentaires ou les certificats de conception de réparation) autorisées par les pays tiers pour les produits conçus et fabriqués chez eux sont acceptables à condition qu'il y ait une entente bilatérale sur la navigabilité ou l'équivalent avec la FAA ou TCAC qui traite spécifiquement des normes de conception.
- Les aéronefs de catégorie primaire ne doivent pas être utilisés pour la formation au pilotage. Sauf approbation contraire par l'AAC hôte, des certificats de navigabilité de catégorie standard sont requis. L'exploitant d'un SAS peut dispenser la formation opérationnelle sur les aéronefs approuvés pour le SAS en question.

Opérations SAS

- Conformément à l'annexe 2 de la *Convention sur l'aviation civile internationale*, les exploitants doivent se conformer aux règles générales d'utilisation et de vol du pays hôte. Les exploitants devraient garder à l'esprit qu'il existe des différences considérables entre les règles de vol à vue des pays.
- Les exploitants doivent traiter avec les organismes gouvernementaux appropriés dont, entre autres, ceux chargés des douanes, des échanges commerciaux et de l'environnement.
- L'exploitant SAS doit communiquer avec l'AAC hôte (voir annexe III) avant de commencer des opérations de SAS dans une zone géographique donnée, lorsqu'il change de type d'opération de SAS ou lorsqu'il retourne à la zone géographique originelle.
- Les exploitants ayant une base dans un pays hôte mais qui fournissent des services dans un autre pays hôte doivent obtenir l'autorisation de chacune des AAC hôtes.
- Le pilote d'un service donné doit être titulaire d'une licence de pilote professionnel valide délivrée par l'AAC nationale ou d'une licence de pilote de niveau supérieur.
- L'instruction en vol en vue de la délivrance de licences, permis et qualifications de l'AAC nationale peut être dispensée dans un pays hôte par une personne qui est titulaire d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification d'instructeur, selon le type d'instruction requise, et qui répond aux exigences de l'AAC nationale.
- L'instruction en vol en vue de la délivrance de licences, permis et qualifications de l'AAC hôte peut être dispensée dans un pays hôte par une personne qui est titulaire d'une licence de pilote professionnel ou d'une qualification d'instructeur, selon le type d'instruction requise, et qui répond aux exigences additionnelles de l'AAC hôte (voir annexe IV).
- Les écoles de pilotage agréées, les exploitants assurant la formation en vol et les exploitants de services SAS reçoivent l'autorisation de dispenser de la formation en vol conformément aux conditions spécifiées par l'AAC hôte.
- La masse d'un avion utilisé à des fins agricoles peut être supérieure à la masse maximale au décollage (MTOW) si l'AAC nationale a délivré une autorisation à cet effet et si le dépassement se limite à 1,25 fois la MTOW.

- La maintenance doit être effectuée conformément aux exigences de l'AAC nationale.
- Les exploitants qui effectuent des excursions aériennes doivent être certifiés par leur AAC nationale pour le transport commercial de passagers.
- Le déplacement du personnel essentiel du camp de base à la zone de feu, ou d'un camp de base à un autre dans la poursuite d'une lutte contre les incendies, n'est pas considéré comme transport aérien. Il fait partie des obligations opérationnelles faisant partie du SAS de lutte contre les incendies.

Exigences spéciales

Pour les opérations au Canada

- Les exploitants doivent fournir à TCAC le nom de l'organisme ou des organismes de maintenance dûment agréés où la maintenance peut être effectuée.
- Une preuve d'assurance doit être à bord de l'aéronef (voir l'annexe VI).
- Les exploitants doivent se conformer aux règlements et normes sur les limites de temps de vol et de service qui s'appliquent aux opérations concernées (voir l'article du *Règlement de l'aviation canadien* 700.15 et l'article des *Normes de service aérien commercial* 720.15).
- Les exploitants doivent se conformer aux exigences sur l'équipement de survie qui s'appliquent aux opérations concernées (voir l'annexe V).
- Les écoles de pilotage mexicaines doivent désigner un instructeur de vol qualifié responsable du contrôle opérationnel.
- Les exploitants doivent indiquer à TCAC le type d'inspection ou le programme de maintenance utilisé pour chaque type d'appareil (c.-à-d. : maintenance progressive, annuelle, aux cent heures, selon un programme recommandé par le constructeur ou un programme agréé).

Pour les opérations aux États-Unis du Mexique

- Les exploitants doivent fournir à la DGAC le nom de l'atelier ou des ateliers de réparations adéquatement qualifiés où la maintenance peut être effectuée.
- La PIA doit être utilisée pour toute opération et être à bord de l'aéronef.
- Le permis sera délivré que si la preuve d'assurance est fournie avec la demande. La preuve d'assurance doit être à bord (voir l'annexe VI).

- Les opérations doivent être menées sur des pistes ou des emplacements approuvés, sauf indication contraire.
- Aux installations d'avitaillement non approuvées, un permis spécial est requis pour la manutention des carburants.
- Les exploitants doivent participer à un programme de dépistage d'alcool et de drogue lorsqu'ils exploitent des SAS.
- Les exploitants doivent se conformer aux exigences concernant l'équipement de survie applicables aux opérations prévues (voir l'annexe V).
- Tout vol VFR de nuit exige une autorisation spéciale.
- Les écoles de formation au pilotage doivent obtenir un certificat d'éducation publique ou une lettre d'autorisation de la Secretaría de Educación Pública pour dispenser la formation théorique.
- En plus d'avoir l'autorisation de la DGAC, les exploitants de services aériens spécialisés (SAS) de photographie aérienne, de levé topographique aérien et de cartographie aérienne doivent obtenir la permission de la Secretaría de la Defensa Nacional.

Pour les opérations aux États-Unis

- Les exploitants doivent participer à un programme de dépistage d'alcool et de drogue lorsqu'ils exploitent un service d'excursions aériennes à partir d'une base située aux États-Unis (voir l'annexe III).
- La maintenance et la réparation des parachutes de secours doivent être certifiées par une personne autorisée par la FAA.
- Le document Department of Transportation Order 97-7-03 (Specialty Air Service Operators of Canada and Mexico) doit être transporté à bord de l'aéronef.

Le Directeur général,
Aviation civile

Art LaFlamme

ANNEXE I

Documents modèles

La présente annexe contient des modèles de documents pouvant être utilisés par les exploitants lorsqu'ils déposent une demande d'autorisation de SAS dans chaque pays signataire de l'ALÉNA.

Exploitants déposant une demande à l'AAC nationale

Au Canada

- Demande d'exploitation d'un service aérien spécialisé (Formulaire ALÉNA 26-0509)

Aux États-Unis du Mexique

- Lettre de demande d'exploitation en vertu de l'ALÉNA

Aux États-Unis

- Demande de certificat de dérogation ou d'autorisation (Formulaire FAA 7711-2)

Exploitants déposant une demande à l'AAC hôte

Au Canada

- Demande d'autorisation de services aériens spécialisés (Formulaire ALÉNA 26-0509)

Aux États-Unis du Mexique

- Lettre de demande d'exploitation en vertu de l'ALÉNA
- Attestation d'assurance

Aux États-Unis

- Demande de certificat de dérogation ou d'autorisation (Formulaire FAA 7711-2)

Note : L'exigence de l'autorisation de l'AAC nationale fait partie du processus de demande auprès de l'hôte.

- L'AAC hôte fournira un dossier d'information qui définit les exigences pour la demande.

ANNEXE II

Calendrier de mise en œuvre des SAS dans le cadre de l'ALÉNA

Catégorie de service	États-Unis du Mexique	Canada et États-Unis
Cartographie aérienne	en vigueur	en vigueur
Construction au moyen d'aéronefs	en vigueur	en vigueur
Excursion aérienne	en vigueur	en vigueur
Formation au pilotage	en vigueur	en vigueur
Gestion des incendies de forêt	en vigueur	en vigueur
Hélicoptère et charge externe	en vigueur	en vigueur
Inspection et surveillance aérienne	en vigueur	en vigueur
Levé topographique aérien	en vigueur	en vigueur
Lutte contre l'incendie	en vigueur	en vigueur
Photographie aérienne	en vigueur	en vigueur
Publicité aérienne	en vigueur	en vigueur
Pulvérisation aérienne	en vigueur	en vigueur
Remorquage de planeurs	en vigueur	en vigueur
Sauts en parachute	en vigueur	en vigueur

ANNEXE III

Bureaux de renseignements

Pays	Bureau de renseignements AAC	Téléphone/télécopieur
Canada	Chef, Normes d'agrément Aviation commerciale et d'affaires Place de Ville 330, rue Sparks Tour C, 4 ^e étage Ottawa (Ontario) K1A 0N8	Téléphone : (613) 990-1098 Télécopieur : (613) 954-1602
États-Unis du Mexique	Dirección Técnica Dirección General de Aeronáutica Civil Providencia 807-4 ^o Piso Col. del Valle C.P. 03100, México, D.F.	Téléphone : (525) 687-76-80 Télécopieur : (525) 523-67-40
États-Unis	General Aviation and Commercial Division AFS-800 800 Independence Avenue Southwest Washington, DC 20591	Téléphone : (202) 267-7771 Télécopieur : (202) 267-5094
U. S. Drug and Alcohol Program Office	Implementation and Special Projects Branch AAM-810 800 Independence Avenue Southwest Washington, DC 20591	Téléphone : (202) 267-8976 Télécopieur : (202) 267-5200

ANNEXE IV

Formation au pilotage — Principes généraux

Écoles de pilotage agréées	Exploitants assurant la formation au pilotage	Exploitants SAS
	Entreprises de formation spécialisée (ex. : Flight Safety International)	Formation de pilotes, qu'ils soient engagés par l'exploitant en question ou pas.
Toute formation autorisée par un certificat. Voir : <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC) 406.02; <i>Federal Aviation Regulations</i> 141.11 (141.57); <i>Reglamento de la Ley de Aviación Civil</i> , art. 39, et <i>Reglamento de Escuelas Técnicas de Aeronáutica</i> (11-X-1951)	Licence pour utilisation d'aéronefs à des fins agricoles (DGAC)	Qualification de type
Aviation de loisir*	Qualification sur hydravion	Exigences pour le maintien des qualifications
Pilote privé, avion et hélicoptère*	Qualification sur multimoteur	
Pilote professionnel, avion et hélicoptère*	Qualification de type	
Qualification d'instructeur de vol, avion et hélicoptère*	Qualification de vol aux instruments	
Privilège de vol de nuit, avion et hélicoptère*	Licence de pilote de ligne	
	Exigences pour le maintien des qualifications	

Note:

- L'astérisque figurant après l'énoncé de certaines activités de formation indique les activités qui doivent relever de l'autorité d'une école de pilotage certifiée.
- La formation au pilotage figurant dans la deuxième colonne peut être dispensée par des écoles de pilotage agréées ou par des instructeurs relevant de l'autorité d'un exploitant assurant la formation au pilotage.

- La formation au pilotage figurant dans la troisième colonne peut être dispensée par un instructeur relevant de l'autorité d'un SAS qualifié en vertu de l'ALÉNA pour ce genre d'opérations.

Qualifications additionnelles du pilote instructeur

Vol de nuit aux États-Unis du Mexique

- Un instructeur canadien doit détenir une qualification de vol aux instruments.
- Un instructeur des États-Unis doit détenir une qualification d'instructeur de vol certifié pour le vol aux instruments (CFII).

Qualification sur hydravion

- Le Canada exige que les instructeurs des États-Unis du Mexique et des États-Unis aient acquis 50 heures de vol sur hydravion.

Formation au vol VFR au-dessus de la couche (VFR OTT) au Canada

- Un instructeur des États-Unis doit détenir une qualification CFII.
- Un instructeur mexicain doit détenir une qualification de vol aux instruments.

Formation à la voltige au Canada

- Les instructeurs agréés aux États-Unis du Mexique et aux États-Unis qui désirent enseigner la voltige doivent détenir une autorisation canadienne.

Formation à la voltige au Mexique

- Les instructeurs canadiens qui désirent enseigner la voltige doivent détenir un permis spécial ou une autorisation.

Formation en vue de l'obtention d'une qualification d'instructeur à la voltige au Canada

- Les instructeurs agréés aux États-Unis du Mexique et aux États-Unis qui désirent dispenser une formation dans le cadre de l'obtention d'une qualification d'instructeur à la voltige sur avion doivent être titulaires d'une autorisation du Canada.

Formation en vue de l'obtention d'une qualification d'instructeur de vol sur avion ou hélicoptère

- Au Canada, TCAC exige que les instructeurs des États-Unis du Mexique et des États-Unis aient acquis 750 heures d'instruction en vol dans la catégorie d'aéronef (600 heures d'instruction en double commande pour une licence de pilote civil) et aient recommandé au moins 10 demandeurs pour le test en vol de la licence de pilote privé, de pilote professionnel ou de permis de pilote de loisir (trois recommandations au maximum dans ce dernier cas). Les instructeurs des États-Unis doivent faire un vol d'évaluation.

- Aux États-Unis du Mexique, la DGAC exige des instructeurs américains trois ans d'expérience d'instructeur de vol, 350 heures de vol dans la catégorie et la classe d'aéronef (150 heures sur l'aéronef), 30 heures de vol en qualité de commandant de bord au cours des deux derniers mois, un examen écrit et un test en vol.

ANNEXE V

Équipement de survie

Opérations au Canada

- Un équipement de survie à bord de l'aéronef est exigé en vertu de l'article 602.21. du *Règlement de l'aviation canadien*. Cet équipement comprend ce qui est nécessaire pour s'abriter, obtenir de l'eau, faire du feu et envoyer des signaux. L'article en question ne s'applique pas si l'aéronef est exploité dans une région et à une époque de l'année où la survie ne pose pas de problème. Des renseignements spécifiques sur les exigences en fonction des zones géographiques sont publiés dans l'*A.I.P. Canada*. Pour obtenir des renseignements sur l'AIP, faire le 1 (800) 3052059 ou visiter le site Web dont l'adresse est http://tc.gc.ca/aviation/regserv/carac/CARS/html_e/doc/index.htm.

Opérations aux États-Unis du Mexique

- Un équipement de survie à bord de l'aéronef est exigé en vertu des normes 191, 193, 194, et 195 du *Reglamento de la Ley de Aviación Civil*. Cet équipement comprend une trousse de premiers soins, ce qui est nécessaire pour s'abriter, des vêtements de flottaison (pour utilisation au-dessus de l'eau), une radiobalise de repérage d'urgence, des rations de survie, des vêtements et des moyens d'envoyer des signaux. Les rations de survie et les vêtements ne sont exigés que pour les zones éloignées seulement, en fonction de la région survolée. Pour obtenir des renseignements sur ce sujet, communiquer avec la DGAC au (525) 687-76-80 ou par télécopie au (525) 523-67-40. Les renseignements sont envoyés par télécopie.

ANNEXE VI

Exigences en matière d'assurances

Canada

- Les exploitants SAS doivent satisfaire aux exigences en matière d'assurances définies à l'article 606.02 du *Règlement de l'aviation canadien* et être couverts conformément aux limites de garantie prescrites par une assurance de responsabilité civile vis à vis les passagers et les tiers.

États-Unis du Mexique

- Les exploitants SAS doivent satisfaire aux exigences en matière d'assurances définies à l'article 64 du *Reglamento de la Ley de Aviación Civil* et être couverts conformément aux limites de garantie prescrites par une assurance de responsabilité civile vis à vis les passagers et les tiers.

États-Unis

- Les exploitants de services d'excursions aériennes doivent satisfaire aux exigences en matière d'assurances définies à la Partie 402 du *Department of Transportation Regulations* et être couverts conformément aux limites de garantie prescrites par une assurance de responsabilité civile vis à vis les passagers et les tiers.