



Transports
Canada

Transport
Canada

Manuel d'agrément des exploitants aériens

TP 4711F

Avril 2003

Canada

Avant - Propos

Le présent Manuel d'agrément des exploitants aériens a été rédigé par la Division des normes d'agrément (AARXC) à l'intention des employés de l'administration centrale et des régions qui doivent l'utiliser dans l'exercice de leurs fonctions. Il s'agit donc d'un document officiel de Transports Canada, Aviation civile (TC).

Le Manuel contient des renseignements et des instructions concernant l'exécution des tâches. Tous les fonctionnaires directement ou indirectement touchés, entre autres, par l'agrément et l'inspection des exploitants aériens se doivent d'être au courant des procédures applicables énoncées dans le Manuel et de les suivre systématiquement dans l'exercice de leurs fonctions.

Michel Gaudreau
Directeur
Aviation commerciale et d'affaires

Table des matières

CHAPITRE 1:	Resignements généraux.....	1-1
CHAPITRE 2:	Agrément des exploitants aériens	2-1
CHAPITRE 3:	Présentation de données de sûreté à Transports Canada, Opérations de la sécurité	3-1
CHAPITRE 4:	Application for an Air Operator Certificate (AOC).....	4-1
CHAPITRE 5:	Modification des certificats d'exploitation aérienne ou des spécifications d'exploitation	5-1
CHAPITRE 6:	Contrôle des certificats d'exploitation aérienne	6-1
CHAPITRE 7:	Annulation ou suspension	7-1
CHAPITRE 8:	Location d'aéronefs, autorisations et exemptions ministérielles.....	8-1
CHAPITRE 9:	Evaluation environnementale – transports aériens.....	9-1
CHAPITRE 10:	Tableaux de sauvetage d'aéronef des exploitants aériens	10-1
CHAPITRE 11:	Certificat d'exploitation aérienne à parties multiples	11-1
CHAPITRE 12:	Index des spécifications d'exploitation du SINCA.....	12-1
CHAPITRE 13:	Demande d'un certificat d'exploitation privée (CEP)	13-1
CHAPITRE 14:	Opérations ALéna aux états-Unis de l'Amérique ou au Mexique	14-1

CHAPITRE 15:	Procédures d'approbation pour les opérations d'un service aérien régulier pour le transport de passagers en utilisant un aérodrome non certifié.....	15-1
CHAPITRE 16:	Règlement sur la sécurité et la santé au travail (aéronef) (A-SST)	16-1
CHAPITRE 17:	Transport de marchandises dangereuses par aéronefs.....	17-1

*Renseignements
généraux*

CHAPITRE

1

Table des matières

Renseignements généraux

1.1	OBJET.....	1
1.2	APPLICATION.....	1
1.3	NATURE.....	2
1.4	RÉDACTION ET DISTRIBUTION.....	2
1.5	MISE À JOUR.....	2
1.6	PERTINENCE DES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES	2
1.7	MANUELS DE L'AVIATION COMMERCIALE ET D'AFFAIRES (AC&A)	3

Chapitre 1

1.1 OBJET

1. Le présent Manuel énonce les pratiques et les procédures établies par Transports Canada, Aviation civile (TC) en ce qui concerne l'agrément des exploitants aériens. La conformité aux procédures et aux lignes directrices contenues dans le présent Manuel permettra d'assurer l'uniformité dans l'exécution des fonctions des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile de Transports Canada.
2. Le présent chapitre décrit le Manuel et présente, de façon générale, des renseignements et des procédures dont la nature et la portée ne permettent pas de les inclure dans d'autres chapitres du Manuel.
3. Dans le présent Manuel lorsque l'on mentionne:
 - a) Transports Canada, Aviation civile nous utiliserons (TC);
 - b) inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile de Transports Canada nous utiliserons inspecteurs de TC, ce qui comprend les inspecteurs de transporteurs aériens, les inspecteurs de Sécurité des cabines, les inspecteurs de la Maintenance et construction des aéronefs (M&CA), les inspecteurs des Marchandises dangereuses et les inspecteurs de la sécurité et santé au travail - Aviation.

1.2 APPLICATION

1. Le présent Manuel s'applique à tous les utilisateurs agréés d'aéronefs visés par la partie VII du Règlement de l'aviation canadien (RAC), et les directives qu'il contient doivent être mises en application de concert avec celles énoncées dans le Manuel de l'inspecteur des transporteurs aériens.
2. Étant donné la grande variété d'activités qui y sont abordées et le grand nombre de variables que cela comporte, le Manuel ne prétend pas fournir des procédures ou des lignes directrices détaillées sur toutes les éventualités. Le bon jugement est donc de mise lorsqu'on a recours au Manuel. Les inspecteurs de TC doivent avoir une connaissance approfondie du contenu du Manuel et, dans la mesure du possible, ils doivent se conformer aux politiques, procédures et lignes directrices qui y sont énoncées.

1.3 NATURE

1. Le présent Manuel a été rédigé à l'intention des fonctionnaires de TC et les renseignements qu'il contient peuvent être divulgués au grand public sur demande.

1.4 RÉDACTION ET DISTRIBUTION

1. La Division des normes d'agrément (AARXC), à l'administration centrale, a rédigé l'ébauche du Manuel, et elle s'occupera de la rédaction, de la distribution, de la modification et de l'annulation de certains textes. Un exemplaire du Manuel et des modifications qui y auront été apportées sera confié à tous les inspecteurs de TC et aux autres fonctionnaires désignés qui assument des fonctions connexes.

1.5 MISE À JOUR

1. Afin de tenir compte des derniers développements dans le domaine de l'aviation civile, il faut continuellement mettre à jour les règlements et les directives. Par conséquent, les contributions des secteurs opérationnels sont essentielles à la réalisation de notre objectif et les inspecteurs doivent être conscients qu'il s'agit là d'une de leurs responsabilités.
2. Dans l'exercice de leurs fonctions, les inspecteurs de TC doivent toujours garder un esprit critique afin de pouvoir juger de la pertinence des règlements et des directives qu'ils doivent appliquer.

1.6 PERTINENCE DES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

1. Un service aérien commercial implique une entente contractuelle entre l'exploitant aérien et la personne ou la personne qui fait transporter ses biens, selon laquelle l'exploitant aérien demande une rémunération et la personne offre une rémunération. Bien qu'il soit évident que TC, par l'entremise du processus d'agrément et du service d'inspection, ait un rôle à jouer à cet égard, cela ne diminue en rien la responsabilité de l'exploitant aérien de fournir un service sûr et efficient. La protection du grand public est assurée par la Loi sur l'aéronautique, par le Règlement de l'aviation canadien (RAC) qui en découle et les certificats d'exploitation aérienne sur lesquels figurent les spécifications d'exploitation. Les exigences réglementaires énoncées dans ces documents constituent les principaux instruments garantissant une utilisation sûre des

aéronefs, et les certificats d'exploitation aérienne ainsi que les spécifications d'exploitation sont les documents tangibles délivrés à l'exploitant aérien qui attestent que ce dernier est en mesure d'assurer un service de transport aérien ou de travail aérien. L'inspecteur de TC a le devoir de se familiariser avec toutes les exigences réglementaires et de s'assurer, au cours de ses visites, que l'exploitant les respecte. Aucune dérogation aux normes fondamentales sur la sécurité aérienne n'est tolérée. Lorsqu'on estime qu'un niveau de sécurité équivalent ou même supérieur pourrait être assuré par d'autres moyens, que ce soit par l'utilisation d'équipement moderne ou la mise en oeuvre d'un type particulier d'exploitation, on devrait consulter l'administration centrale. Dans certains cas, des dérogations aux normes ou aux procédures établies pourront être autorisées et seront mentionnées explicitement dans des spécifications d'exploitation.

2. Les sous-parties pertinentes du RAC se trouvent à la partie VII. Les inspecteurs de TC doivent avoir à leur disposition un exemplaire du Règlement lorsqu'ils assument des fonctions visées par cette partie dans laquelle on stipule clairement qu'un inspecteur de TC a les compétences "d'une personne autorisée par le Ministre". Les sous-parties 700, 702, 703, 704, 705 et 706 du RAC renferment les normes et les procédures que doivent respecter les exploitants aériens canadiens.
3. La sous-partie VII du RAC stipule "qu'il est interdit à une personne d'exploiter un service de transport aérien ou de travail aérien à moins d'être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne et que la personne se conforme aux dispositions du certificat d'exploitation aérienne qui l'autorise.
4. Aucune disposition mentionnée dans le présent Manuel ne devrait être interprétée comme contrevenant ou remplaçant une exigence réglementaire. En outre, les inspecteurs de TC se garderont bien d'exprimer des opinions qui pourraient être interprétées comme allant à l'encontre de tout texte réglementaire. Dans la mesure du possible, tout ceux qui participent aux processus d'agrément et d'inspection devraient éviter de participer à toute discussion où l'on critique les règlements et dont la nature pourrait être vue par certaines parties intéressées comme nuisible aux exploitants aériens, et qui pourrait amener différentes personnes à exprimer des points de vue divergents.

1.7 MANUELS DE L'AVIATION COMMERCIALE ET D'AFFAIRES (AC&A)

1. AARXC est responsable pour les 5 manuels et un circulaire d'information de AC&A:
 - Agrément étranger; (TP11524)
 - ALENA - Normes d'agrément; (TP13001)

- Ambulance aérienne; (TP10839)
 - Établissement d'un service aérien commercial; (TP8880)
 - Normes d'agrément. (TP4711)
 - Guide de procédures de fusion ou de prise de contrôle des exploitants aériens (TP9908)
2. Veuillez voir la liste des manuels de AC&A qui sont listés au Web:
<http://www.tc.gc.ca/aviation/manuals/default.htm>

*Agrément des
exploitants aériens*

CHAPITRE

2

Table des matières

Agrément des exploitants aériens

2.1	GÉNÉRALITÉS.....	1
2.2	MANUEL SUR L'ÉTABLISSEMENT D'UN SERVICE AÉRIEN COMMERCIAL (TP8880).....	1
2.3	DESCRIPTION DU PROCESSUS D'AGRÉMENT DES EXPLOITANTS AÉRIENS.....	2
2.4	TYPES DE SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX ET DE CERTIFICATS D'EXPLOITATION AÉRIENNE (CEA)	3
2.5	RAC, PARTIE VII, SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX.....	3
2.6	RÉGIONS D'EXPLOITATION	4
2.7	TYPES DE SERVICES	4
2.8	TYPES D'OPÉRATIONS	4
2.9	OPÉRATIONS DE TRAVAIL AÉRIEN	5
2.10	LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA – EXEMPTIONS DE LICENCES	7

Chapitre 2

2.1 GÉNÉRALITÉS

1. En vertu de l'article 4.1, partie I de la *Loi sur l'aéronautique*, il incombe au ministre de voir au développement, à la réglementation et au contrôle de l'aéronautique, et ce rôle se traduit par la délivrance de documents d'aviation canadiens, comme des certificats d'immatriculation et de navigabilité, des licences de membres du personnel ainsi que des certificats d'exploitation aérienne (CEAs).
2. Dans le domaine du transport aérien, la relation qui existe entre l'exploitant aérien et le passager est généralement contractuelle et donc, impersonnelle. Elle requiert l'assurance que tout le personnel de l'exploitant aérien soit compétent, que l'aéronef soit en état de vol et que l'équipement utilisé par l'exploitant soit apte à assurer le service proposé. L'exploitant aérien doit prouver qu'il est en mesure d'offrir un service sûr et convenable, conformément aux normes réglementaires et aux procédures prescrites du RAC.
3. L'exploitation d'un service aérien commercial comporte des caractéristiques uniques que l'on ne retrouve pour aucun autre service de transport. Les décisions de recommander la délivrance de CEAs doivent être fondées sur la capacité du demandeur à satisfaire aux normes relatives au type de service proposé, établies dans le RAC ainsi qu'aux exigences fondamentales d'agrément. Il est interdit à une personne d'exploiter un service de transport aérien ou de travail aérien à moins d'être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne. La personne doit se conformer aux dispositions du certificat d'exploitation aérienne qui autorise l'exploitation d'un tel service.

2.2 MANUEL SUR L'ÉTABLISSEMENT D'UN SERVICE AÉRIEN COMMERCIAL (TP8880)

1. On doit fournir à un requérant qui désire exploiter un service aérien commercial la publication de Transports Canada, Aviation civile, le Manuel sur l'«Établissement d'un service aérien commercial»(TP 8880), qui contient des conseils détaillés sur les éléments à considérer lorsqu'on se propose d'exploiter un service aérien commercial, et dans lequel figurent les exigences de base établies par TC.
2. Afin de déterminer si le requérant est apte à exploiter un service de façon sûre, il faut d'abord vérifier si les installations et la structure organisationnelle de la compagnie répondent aux exigences établies dans les règlements et les politiques pertinentes de TC, si les employés sont titulaires de licences valides et s'ils sont qualifiés. Pour ce faire, les inspecteurs de TC doivent, en premier lieu, étudier

en profondeur tous les aspects du projet d'exploitation; il leur faudra ensuite relever toutes les exigences qui s'appliquent et, finalement, évaluer les installations et la structure organisationnelle du requérant (y compris vérifier s'il y a un nombre suffisant d'employés, si ces derniers sont titulaires de licences valides et s'ils sont qualifiés) selon les exigences établies.

3. On évaluera si les aéronefs du requérant sont équipés adéquatement en tenant compte:
 - a) des conditions d'exploitation prévues (IFR, VFR, de jour, de nuit), des régions d'exploitation en fonction des instruments de vol et de l'équipement de bord, ainsi que des exigences relatives à l'équipement de secours et de sauvetage et autre équipement;
 - b) des limites de performance d'utilisation des aéronefs (selon les indications contenues dans les manuels de vol ou les manuels d'utilisation d'aéronefs), par rapport à la longueur des pistes disponibles aux bases désignées et aux points réguliers, aux aéroports de dégagement et à la topographie le long des routes, compagnies désignées ou approuvées, etc., le cas échéant;
 - c) du type de service aérien qu'ils assureront (transport de fret seulement ou de passagers et de fret).
4. Le requérant devra aussi nous fournir l'information concernant les installations de soutien opérationnel qu'il se propose d'utiliser à sa(ses) base(s) et aux points réguliers.
5. Les critères servant à évaluer si l'équipement est adéquat et si le transporteur est apte à exploiter un service de façon sûre s'appliquent autant aux titulaires actuels de certificats d'exploitation aérienne (CEAs) qu'aux requérants. On peut dire que toute inspection relative à l'agrément vise à assurer, de façon continue, que chaque exploitant aérien satisfasse et continue de satisfaire aux exigences.

2.3 DESCRIPTION DU PROCESSUS D'AGRÉMENT DES EXPLOITANTS AÉRIENS

1. Le bureau régional ou le centre de service devrait commencer l'inspection des aéronefs et des installations du demandeur lorsqu'il reçoit de celui-ci, en bonne et due forme, les formules nos 26-0045 à 26-0048 et 24-0070 (OMA), ou 26-0440 ou 26-0448, selon le cas. On doit mener des inspections supplémentaires lorsqu'il s'agit de gros avions.
2. Il est particulièrement important que les inspecteurs de TC s'assurent que les formulaires de demande soient dûment remplis, qu'ils inspectent les installations d'aéronefs et qu'ils vérifient les compétences du personnel de supervision du requérant.
3. On ne peut trop insister sur l'importance d'inspecter attentivement les installations qui seront fournies et de vérifier la faisabilité opérationnelle du service proposé. Il incombera alors directement au gestionnaire régional,

Aviation commerciale et d'affaires et au gestionnaire régional, Sécurité des aérodromes de voir à la coordination adéquate des mesures prises à cet égard et à ce que la documentation soit conservée dans les dossiers régionaux 5258 et 5260

4. Les formulaires de Demande de certificat d'exploitation aérienne nos 26-0045 à 26-0049, 24-0070 (OMA), 26-0380, 26-0440 et 26-0448 doivent être signés, selon le cas, par les sections régionales appropriées de l'Aviation commerciale et d'affaires, des inspecteurs de la Maintenance et construction des aéronefs (24-0070) (OMA), les inspecteurs des exploitants aériens, les inspecteurs de la Sécurité des cabines, de l'Inspection des entreprises de transport aérien - Opération et de l'Inspection des entreprises de transport aérien - Agrément. Le formulaire dûment rempli est ensuite envoyé à l'administration centrale, seulement lorsqu'il est requis.
5. Le processus d'agrément est un effort coordonné qui implique la participation de divers inspecteurs de TC.

2.4 TYPES DE SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX ET DE CERTIFICATS D'EXPLOITATION AÉRIENNE (CEA)

1. Le Ministre délivrera un certificat d'exploitation aérienne (CEA) approprié à tout exploitant aérien d'un service aérien commercial, désigné comme "transporteur aérien" en vertu de la partie VII du RAC, à condition que ce dernier satisfasse à toutes les exigences réglementaires. Toutefois, comme le prévoit le paragraphe 6.71(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre peut refuser de délivrer un document d'aviation canadien (un CEA, par exemple) s'il estime que l'intérêt public, et notamment les antécédents aériens du demandeur ou de tel de ses dirigeants, le requiert.

2.5 RAC, PARTIE VII, SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX

1. La présente est la rubrique des services aériens commerciaux sous les sous-parties de la Partie VII:
 - 700 - Généralités
 - 701 - Exploitation d'une entreprise de transport aérien étrangère
 - 702 - Opérations de travail aérien
 - 703 - Exploitation d'un taxi aérien
 - 704 - Opération de navette
 - 705 - Exploitation d'une entreprise de transport aérien
 - 706 - Exigences de maintenance des aéronefs pour les exploitants aériens

2. Les régions seront responsables des services aériens commerciaux mentionnés aux sous-parties 702, 703, 704, 705 et 706 du RAC.
3. L'administration centrale sera responsable des services aériens commerciaux mentionnés dans la sous-partie 701 du RAC.

Remarque: Les CEAs (ALÉNA) ALÉ seront la responsabilité de l'administration centrale et feront partie de la sous-partie 702 du RAC.

2.6 RÉGIONS D'EXPLOITATION

Les types de services sont les suivants:

- a) entre points au Canada;
- b) entre points au Canada et points à l'étranger;
- c) entre points à l'étranger (exploitation strictement à l'extérieur du Canada pour toute période de temps).

2.7 TYPES DE SERVICES

Les types de services sont les suivants:

- a) service Intérieur - les points réguliers doivent être indiqués sur le CEA;
- b) service International
 - (i) régulier - les points réguliers doivent être indiqués sur le CEA;
 - (ii) à la demande;
- c) travail aérien.

2.8 TYPES D'OPÉRATIONS

- a) VFR;
- b) VFR de nuit;
- c) IFR;
- d) VFR OTT;
- e) Passagers; et
- f) Fret.

2.9 OPÉRATIONS DE TRAVAIL AÉRIEN

Les opérations de travail aérien sont effectuées par avions ou par hélicoptères et les types suivants de travail aérien seront utilisés par les exploitants aériens canadiens et les exploitants aériens étrangers ALÉNA ou ALÉ:

Appui aérien au combat: Les opérations de travail aérien visant à aider les Forces canadiennes (FC) à offrir une instruction opérationnelle réaliste ainsi qu'à maintenir des niveaux appropriés de disponibilité opérationnelle. Ces opérations comprennent les éléments de *Soutien aux exercices de tir (AAR)*, de *Guerre électronique (GÉ)*, de *Remorquage de cibles*, de *Assurance de la qualité des performances en temps réel (AQPTR)* et de *Essai et évaluation opérationnels de qualification (EAOQ)*.

- **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.

Charge externe: Utilisation d'un aéronef pour le transport d'une charge externe.

- **Construction au moyen d'aéronefs:** Utilisation d'un hélicoptère dans le but d'effectuer le transport d'une charge externe dans le cadre d'une construction, du treuillage d'objets, de l'installation de lignes électriques et de la construction de tours destinées à être utilisées à des fins spéciales.

Essai en vol: Utilisation d'un aéronef pour l'essai en vol de systèmes avioniques, de systèmes de navigation et d'autres équipements d'aéronef.

- **Excursion aérienne:** Utilisation d'un aéronef qui décolle et atterrit au même aéroport, ou au même aérodrome pour le seul agrément des passagers.
- **Formation au pilotage:** Formation dispensée 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. Les certificats d'exploitation aérienne pour la formation en vol et le certificat d'exploitation aérienne ALÉNA pour la formation en vol seront délivrés en vertu de la partie IV du RAC.

Gestion de la faune:

- (i) Utilisation d'un hélicoptère pour capturer des animaux, l'hélingage d'animaux pour les transporter à un véhicule pour relocalisation, la collection d'échantillons prélevés sur des animaux et l'emplacement d'équipement télémétrique sur des animaux;

(ii) Utilisation d'un avion pour capturer des animaux, la collection d'échantillons prélevés sur des animaux et l'emplacement d'équipement télémétrique sur des animaux.

- **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 hélicoptère dans le but de transporter du bois d'oeuvre suspendu au fuselage.
- **Inspection et surveillance aérienne:** Utilisation d'un aéronef dans le but d'effectuer l'observation et des patrouilles aériennes des événements, des objets en surface et des animaux.
- **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 de vaporiser de l'eau, des produits chimiques et des retardateurs de combustion pour éteindre un incendie. Ceci comprend le transport de personnel de lutte contre les incendies.

Organes humains: Les services aériens assurant le transport d'organes humains destinés à être greffés sur des humains.

- **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 pour l'épandage de produits.

Récolte aérienne: Utilisation d'un hélicoptère pour la récolte de pommes de pins à la cime des pins.

- **Remorquage de planeurs:** Il s'agit du 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.

Tous les services qui sont indiqués par un (■) sont des services ALÉNA qui s'appliquent aussi aux exploitants aériens canadiens.

2.10 LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA – EXEMPTIONS DE LICENCES

Exemptions de licences

Services

- aéroglisseurs (air cushion);
- contrôle des incendies de forêt (aerial forest management);
- démonstration aérienne (aerial demonstration);
- épandage aérien (aerial spray or aerial spreading);
- excursions aériennes (aerial sightseeing);
- formation en vol (flight training);
- héliportage externe (external heli transport);
- inspection (inspection);
- lancement de fusées (rocket launching);
- levés topographiques aériens (aerial survey);
- lutte contre les incendies (aerial fire-fighting);
- modification des conditions météorologiques (aerial weather altering);
- montgolfière (hot air balloon);
- photographie (aerial photography);
- publicité aérienne (aerial advertising);
- remorquage de planneurs (glider towing);
- reconnaissance aérienne (aerial reconnaissance);
- sauts en parachute (parachute jumping);

- transport d'organes humains destinés à être greffés sur les humains
- (transportation services for the retrieval of human organs for human transplant);
- travaux publics ou de construction (aerial construction)

CHAPITRE

3

*Présentation de
données de sûreté à Transports
Canada, Opérations de la sécurité*

Table des matières

Présentation de données de sûreté à transports canada, opérations de la sécurité

3.1	PRÉSENTATION DES DONNÉES DE SÛRETÉ À TRANSPORTS CANADA, OPÉRATIONS DE LA SÉCURITÉ	1
3.2	BUREAUX RÉGIONAUX DE LA SÉCURITÉ.....	2

Chapitre 3

3.1 PRÉSENTATION DES DONNÉES DE SÛRETÉ À TRANSPORTS CANADA, OPÉRATIONS DE LA SÉCURITÉ

1. L'obligation pour les exploitants aériens étrangers et canadiens qui desservent le Canada de présenter des données de sûreté à Transports Canada, Opération de la sûreté est la suivante:
 - a) en vertu du Règlement canadien sur la sûreté aérienne, tout exploitant aérien offrant des vols commerciaux en provenance ou à destination du Canada doit se conformer au règlement et à toute mesure de sûreté découlant du règlement et imposé par le ministre;
 - b) les mesures de sûreté d'une portée générale qui ont été prescrites par le ministre sont énoncées dans le *Règlement sur les mesures de sûreté des transporteurs aériens* et du Système d'alerte et d'intervention pour la sûreté de l'aviation civile à l'intention des transporteurs aériens. Elles visent tous les exploitants aériens qui effectuent le transport de passagers ou de fret. Dès qu'un exploitant aérien annonce son intention de commencer à offrir ses services, un exemplaire de la législation applicable sur la sûreté aérienne lui est transmis. Ces exploitants devront fournir à titre d'exigence minimale, une description de leur exploitation et tout autre renseignement que le Ministre juge pertinent quant à la sûreté de l'exploitation du transporteur;
 - c) de plus, pour ces exploitants étrangers qui utilisent des aéronefs de plus de vingt (20) sièges passagers, ils doivent nous faire parvenir une confirmation que le programme de formation en matière de sûreté des membres d'équipage rencontre les exigences énumérées à la section 12. et 21. des Mesures de sûreté des transporteurs aériens.
2. Vous pouvez contacter le bureau suivant pour tout renseignement concernant la sûreté des transporteurs aériens:

Chef, Inspection de sûreté, conformité et
sûreté physique,
Transports Canada (ABCC)
330, rue Sparks, Place de Ville
Tour C, 13e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8

Téléphone: (613) 991-4173

3.2 BUREAUX RÉGIONAUX DE LA SÉCURITÉ

Directeur regional, Sécurité
Transports Canada
B.P. 42
Moncton (Nouveau Brunswick)

Téléphone: (506) 851-7572
Télécopieur: (506) 851-3546

Directeur regional, Sécurité
Transports Canada
B.P. 5000
Aéroport international de Montréal
Dorval (Québec)
H4Y 1B9

Téléphone: (514) 633-3557
Télécopieur: (514) 633-2921

Directeur regional, Sécurité
Transports Canada
4900, rue Yonge, pièce 300
Willowdale, Ontario
M2N 6A5

Téléphone: (416) 952-0184
Télécopieur: (416) 952-0189

Directeur regional, Sécurité
Transports Canada
Place Canada, 8e étage
9700, avenue Jasper
Edmonton (Alberta)
T5J 4E6

Téléphone: (403) 495-2537
Télécopieur: (403) 495-3928

Directeur regional, Sécurité
Transports Canada
Pièce 1310800, rue Burrard Vancouver
(Colombie-Britannique)
V6Z 2J8

Téléphone: (604) 666-5656
Télécopieur: (604) 666-6476

CHAPITRE

4

*Demande d'un
certificat d'exploitation aérienne*

Table des matières

Demande d'un certificat d'exploitation aérienne (CEA)

4.1	RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	1
4.2	FONCTIONS DES INSPECTEURS	3
4.3	LIGNES DIRECTRICES À L'INTENTION DES INSPECTEURS DE TC - GÉNÉRALITÉS	4
4.4	EXIGENCES RELATIVES AUX AÉRONEFS	6
4.5	BASES D'EXPLOITATION, BASES SECONDAIRES, ET DES POINTS RÉGULIERS	7
4.6	BASES SECONDAIRES ET POINTS RÉGULIERS - EXIGENCES RELATIVES AUX SERVICES ET D'ÉQUIPEMENT DE SOUTIEN OPÉRATIONNEL	8
4.7	SERVICES AÉRIENS INTÉRIEURS	9
4.8	OPÉRATIONS DE TRAVAIL AÉRIEN	9
4.9	POINTS RÉGULIERS AUX PAYS ÉTRANGERS	10
4.10	FORMULAIRES DE DEMANDE	11
	26-0045 - Aéroport	13
	26-0046 - aéronef	16
	26-0047 - Personnel	19
	26-0048 - Maintenance	22
	26-0049 Application - Sommaire et Recommandations	25
	26-0380 - Énoncé d'intention	27
	26-0440 - travail aérien	30
	26-0048 – Autorisation de transport de passagers - Sécurité des cabines	33
	24-0070 - Organisme de maintenance	36
4.11	UTILISATION DES AÉRODROMES DU MDN OU DU RÉSEAU DEW	37
4.12	REDEVANCES RELIÉES AUX CEAs ET AUX CEAs DIVISÉS	37
4.13	PAIEMENT ANTICIPÉ DES REDEVANCES POUR LA DÉLIVRANCE INITIALE D'UN CEA	38
4.14	DÉLIVRANCE DE CEAs ET DE SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION TEMPORAIRES ET DÉLÉGATION DE POUVOIRS	39

4.15	SIGNATURE - CEAs ET SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATIONS TEMPORAIRES.....	40
4.16	EXEMPLES DE MESSAGES ET DE LETTRES CONCERNANT LA DÉLIVRANCE DE CEAs ET DE SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION TEMPORAIRES.....	41
4.17	DÉLIVRANCE D'UN CEA OFFICIEL.....	45
4.18	OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA (Office).....	45
4.19	GUIDE D'UTILISATION DU DOSSIER 5260	45
4.20	DISCRÉTION - COLLECTION DE REDEVANCES RÉGLEMENTAIRES....	47
4.21	PROCÉDURES D'APPROBATION POUR LES OPÉRATIONS D'UN SERVICE RÉGULIER DE TRANSPORT DE PASSAGERS EN UTILISANT UN AÉRODROME NON CERTIFIÉ	47
4.22	DÉPENSES INUTILES DE RESSOURCES - EXIGENCES FINANCIÈRES ET CANADIENNES.....	47
4.23	DÉTERMINATION DE L'INTÉRÊT PUBLIC	50
4.24	REDEVANCES - LISTE D'EXPLOITANTS AÉRIENS	51
4.25	DÉLÉGATION DE POUVOIRS – INSPECTEURS DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE - AVIATION COMMERCIALE ET D'AFFAIRES.....	52
4.26	ARCHIVAGE ET/OU RÉACTIVATION DES DOSSIERS DES EXPLOITANTS AÉRIENS - PROCESSUS INITIAL D'AGRÈMENT	53

Chapitre 4

4.1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. La présente partie fournit les lignes directrices et la marche à suivre afin de traiter une demande de certificat d'exploitation aérienne (CEA).
2. Les requérants de CEA *doivent être informés*, dès le début, que le processus d'agrément comporte un vaste programme d'inspections menées par TC et doivent être prévenus qu'ils ne recevront pas leur CEA avant les jours mentionnés à l'annexe 1, page 54 pour les niveaux de service, selon la complexité et la portée de l'exploitation aérienne proposée, à partir de la date de la demande officielle.
3. Habituellement, avant d'envoyer une demande de CEA, le requérant a déjà eu des rencontres informelles avec les représentants de TC et a présenté un formulaire d'énoncé d'intention. On recueille généralement certains renseignements concernant le type d'exploitation proposée, l'emplacement du siège social et l'identité des principaux employés. Les inspecteurs de TC chargés du projet peuvent communiquer quotidiennement avec le requérant et ce, tout au long du processus d'agrément. Les inspecteurs de TC peuvent intervenir en conseillant le requérant ou en effectuant des inspections et des évaluations du personnel, des activités proposées, des installations ou de l'équipement. Dès le départ, il est important d'établir de bonnes relations de travail avec les principaux employés oeuvrant au sein de la compagnie du requérant. À cette fin, il suffit généralement d'organiser une rencontre officielle avec les inspecteurs de TC affectés au projet et le personnel de gestion de la compagnie.
4. Le requérant doit être avisé que le traitement de sa demande ne sera pas amorcé tant que TC n'aura pas reçu les formulaires de demande de CEA dûment remplis. Pour leur part, les inspecteurs régionaux de TC doivent s'assurer qu'un formulaire de demande incomplet ou incorrectement rempli ne parvienne pas à une autre étape du processus avant que la situation ne soit corrigée.
5. Les employés du bureau régional effectueront une inspection de l'organisation et des installations de l'exploitant aérien une fois que les formulaires de demande dûment remplis auront été reçus et que le requérant les aura informés qu'il est prêt à les recevoir. Des observations et des recommandations détaillées devront être inscrites aux endroits prévus à cet effet sur la demande.

6. Il est particulièrement important que les fonctionnaires régionaux s'assurent que les formulaires de demande sont dûment remplis et que leurs recommandations et observations sont concises et qu'elles se rapportent clairement au(x) service(s) mentionné(s) sur le formulaire d'énoncé d'intention.
7. Une copie de chaque formulaire de demande rempli sera conservée au bureau régional dans le dossier de l'exploitant aérien.

REMARQUE: Le format des formulaires de demande de CEA sera d'une copie seulement.

8. Sur réception du formulaire d'énoncé d'intention, on recommande d'obtenir du dépôt central des documents un numéro de dossier 5258 afin de pouvoir retracer la correspondance à jour. Un dossier SINCA doit être créé sur réception des formulaires remplis. L'information contenue dans le SINCA pourra ensuite être complétée correctement à l'aide des formulaires de demande, des résumés, des manuels, etc.

9. Il revient au gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires et au chef, Inspection des entreprises de transport aérien d'assurer une bonne coordination et consultation entre les bureaux régionaux, au besoin.
10. Lorsqu'une demande concerne plusieurs régions à la fois, il revient généralement au bureau de la région dans laquelle la base principale du transporteur se situe de traiter la demande. En cas de doute (par exemple si la base de maintenance se situe dans une région mais que la majorité des services sont offerts dans une autre région), et si les régions ne parviennent pas à s'entendre, l'administration centrale décidera à quel bureau appartient cette responsabilité. Lorsque plusieurs bureaux régionaux doivent participer au processus, le bureau chargé de la demande doit s'assurer que des copies des formulaires et de la correspondance pertinents sont envoyés aux bureaux visés.
11. Un CEA sera délivré uniquement lorsque les bureaux régionaux jugeront que l'exploitant aérien satisfait aux exigences réglementaires en matière d'agrément et qu'il a su s'acquitter de toutes les redevances. Les redevances réglementaires de M&M sont séparées de celles de C&BA.
12. Un exploitant aérien peut avoir plus d'un CEA, soit:
 - a) un CEA pour avions;
 - b) un CEA d'hélicoptère; et
 - c) posséder plus d'un CEA, sous réserve des conditions suivantes, applicables à chaque exploitant:
 - (i) avoir sa propre direction autonome et un organisme de supervision comme un gestionnaire des opérations, un pilote en chef et une personne responsable du système de contrôle de la maintenance;

- (ii) établir clairement et séparément le service proposé selon les types d'aéronefs ou les types d'opérations en faisant immatriculer les aéronefs pour une division en particulier comme par exemple, ABC Limité (Division no. 1);
 - (iii) ne pas avoir de chevauchement des pouvoirs afin d'éviter qu'un contrat signé avec une division quelconque ne soit pas valable pour une autre. À cette fin, on doit l'indiquer comme condition spéciale sur chacun des CEAs;
 - (iv) avoir son propre organisme de maintenance agréé et son propre manuel de maintenance;
 - (v) avoir son propre manuel d'exploitation;
 - (vi) avoir son propre programme de formation;
 - (vii) avoir ses propres pilotes vérificateurs de l'exploitant aérien;
 - (viii) avoir son propre CEA et la spécification d'exploitation correspondante.
13. Un CEA ne sera pas délivré à un requérant qui a l'intention de faire gérer ses opérations par un autre exploitant aérien sous réserve d'un accord de gestion. Les deux exploitants aériens doivent être titulaires d'un CEA avant que les opérations soient entreprises sous réserve d'un accord de gestion.

4.2 FONCTIONS DES INSPECTEURS

1. Les gestionnaires régionaux, Aviation commerciale et d'affaires, le chef, Inspection des entreprises de transport aérien et le Gestionnaire régional de la Maintenance et construction des aéronefs (M&CA) peuvent charger un inspecteur en chef de TC de traiter une demande. L'inspecteur en chef de TC devra voir à ce que le demandeur satisfasse à toutes les exigences réglementaires et aux exigences mentionnées dans les politiques de TC en ce qui a trait au type d'opération et de service à assurer. À cette fin, l'inspecteur en chef de TC pourra, au besoin, faire appel à d'autres inspecteurs de TC au cours de l'évaluation.
2. Lorsque le requérant se propose d'utiliser de gros avions à turbomoteurs, une équipe d'évaluation menée par un "chef d'équipe" peut être mise sur pied pour évaluer les qualifications et la compétence du requérant à utiliser le type d'aéronef en question. L'équipe pourra être composée d'inspecteurs de TC des régions et de l'administration centrale, au besoin, avec l'accord de la région visée.
3. Lorsque l'aéronef est d'un type qui n'a jamais été homologué au Canada, l'administration centrale pourra, en collaboration avec le bureau régional visé, mettre sur pied une équipe d'évaluation.

4.3 LIGNES DIRECTRICES À L'INTENTION DES INSPECTEURS DE TC - GÉNÉRALITÉS

1. Afin d'évaluer l'aptitude et la capacité du requérant à assurer l'exploitation proposée, il faudra procéder à l'étude, à l'inspection et à l'évaluation des installations, de l'équipement, des ententes relatives à la maintenance, des manuels ainsi que des antécédents et des qualifications du personnel.
2. Au cours de leur travail, les inspecteurs de TC auront de nombreux contacts avec l'exploitant aérien et le grand public. Les inspecteurs de TC doivent garder à l'esprit qu'ils représentent le ministre et ils doivent donc faire preuve de jugement. Les règlements, politiques et procédures de TC font souvent l'objet de controverses au sein des fonctionnaires du Ministère, du public ou de secteurs de l'industrie de l'aviation. TC accepte volontiers les critiques et d'ailleurs, tous sont encouragés à faire des recommandations en vue de changements. Les inspecteurs de TC doivent travailler en équipe et éviter d'exprimer leur désaccord avec les règlements, politiques et procédures. Les inspecteurs de TC ont le devoir d'informer le requérant qu'il doit soumettre sa demande, par écrit, au directeur régional approprié concernant une interprétation ou des recommandations en vue de modifications aux politiques, aux normes et aux textes réglementaires.
3. Les inspecteurs régionaux de TC doivent s'en tenir à fournir des conseils d'ordre général aux représentants de l'industrie concernant les procédures à suivre pour obtenir une licence de *l'Office des transports du Canada (Office)*.
4. Les inspecteurs de TC peuvent organiser des réunions avec les représentants locaux des exploitants aériens ou d'organismes pour étudier et résoudre certaines difficultés qui se présentent dans la région. On pourra y aborder des sujets d'ordre général ou tenter d'y résoudre certains problèmes précis. On suggère de rédiger des notes ou des procès-verbaux et de les conserver dans le dossier.
5. Les lignes directrices suivantes pourront servir au cours du processus d'agrément et les inspecteurs de TC devront:
 - a) vérifier:
 - (i) que l'exploitant aérien est qualifié, selon la définition "Canadien" de l'article 55 de la *Loi sur les transports au Canada*, (i.e. les personnes ou organismes, constitués au Canada sous le régime de lois fédérales ou provinciales et contrôlés de fait par des Canadiens, dont au moins soixante-quinze pour cent des actions assorties du droit de vote sont détenues et contrôlées par des Canadiens);
 - (ii) la nature de l'exploitation proposée;

- (iii) le type de CEA demandé ou approprié pour l'exploitation proposée et la réglementation en vertu de laquelle le requérant doit être agréé;
 - (iv) s'il y a lieu d'aviser le requérant de demander une licence de l'Office, le cas échéant. Une licence est requise seulement pour le transport de passagers et de fret et non pour les opérations de travail aérien.
- b) informer le requérant des exigences et des procédures auxquelles il doit se conformer pour obtenir un CEA. Du même coup, l'inspecteur doit rappeler quels sont les formulaires de demande à remplir pour les services proposés et présenter un exposé détaillé sur les exigences réglementaires énoncées dans les sous-parties du *RAC*.
- c) élaborer un plan d'action afin de déterminer si le requérant est qualifié pour mener les opérations proposées de manière sécuritaire. Le *plan d'action* doit comprendre un *échancier* pour chacune des phases du processus d'agrément et une date cible pour la délivrance d'un CEA. Lorsqu'il est évident que les dates cibles ne sont pas ou ne peuvent pas être rencontrées, veuillez communiquer par écrit avec le requérant l'avisant que le délai aura un effet à la date de délivrance du CEA. Lorsque c'est possible, veuillez assister l'exploitant aérien en lui fournissant des conseils concernant des solutions acceptables.
- d) mener une analyse approfondie de tous les aspects des opérations proposées par le requérant afin de s'assurer de la conformité avec les sous-parties du *RAC* pertinentes et les pratiques d'exploitation reconnues afin:
- (i) d'évaluer les qualifications du personnel de gestion et l'ensemble de la structure organisationnelle;
 - (ii) de déterminer la conformité du manuel d'exploitation avec le *RAC*, et quels CEAs doivent être délivrés et de s'assurer que le contenu du manuel comprend les points mentionnés aux normes appropriées concernant les services aériens commerciaux;
 - (iii) de déterminer si la base principale et la base secondaire sont conformes aux exigences établies;
 - (iv) de vérifier si les programmes de cours, les salles de cours, les aides ou les dispositifs pédagogiques, les simulateurs, les instructeurs, les procédures, les manoeuvres en vol, les dossiers à bord des aéronefs, le syllabus de formation et les programmes sont conformes aux exigences établies. L'analyse sera effectuée plus ou moins en profondeur selon l'importance de l'organisation du requérant, le type d'équipement utilisé et le type d'exploitation proposés;
 - (v) de déterminer les articles suivants concernant la sécurité des cabines:

- postes d'agents de bord
 - l'équipage minimum par type d'aéronef
 - programme de contrôle de bagages de cabine
 - exposé donné aux passagers
 - procédures de sécurité des passagers et dans la cabine
 - cartes de mesures de sécurité pour chaque type d'aéronef
 - cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence (article 705.126 du *RAC*).
- (vi) de déterminer si les pilotes, les mécaniciens navigants et les agents des opérations possèdent les qualifications nécessaires et les licences appropriées afin d'assumer les fonctions qui leur sont assignées conformément aux sous-parties applicables du *RAC*. Les qualifications des agents de bord doivent être évaluées et approuvées par les inspecteurs de la Sécurité des cabines;
- (vii) de prouver, par la tenue d'une série de tests démonstratifs effectués sur les aéronefs et en route, l'aptitude du requérant à mener les opérations proposées;
- (viii) de déterminer si les installations des stations sont adéquates, y compris celles se trouvant aux aéroports et aux aérodromes;
- (ix) de vérifier, au besoin, si le système de mise à jour du dossier du requérant est efficace pour ce qui est du contrôle des dossiers de la compagnie et du personnel affecté aux opérations.
6. Bien qu'une bonne partie de la communication entre l'inspecteur de TC et le requérant se fasse à l'oral ou de façon informelle, les principaux engagements et points faibles du demandeur doivent être confirmés par écrit.
7. Assurez-vous que toutes les exigences applicables de la navigabilité aérienne soient rencontrées en maintenant, au besoin, d'étroits rapports avec la division régionale de la M&CA.
8. Un CEA sera délivré uniquement lorsqu'il aura été établi que le requérant satisfait à toutes les exigences réglementaires.

4.4 EXIGENCES RELATIVES AUX AÉRONEFS

1. Un requérant de CEA doit enregistrer son aéronef commercial en vertu de l'alinéa 202.17(4)a) du *Règlement sur l'immatriculation des aéronefs*.
2. En vertu du paragraphe 203.03(1) du *RAC* un requérant ne peut pas commencer un service aérien commercial avec un aéronef loué à moins que l'aéronef ne soit

loué ou immatriculé au nom de sa compagnie et que ce requérant n'ait la garde et la responsabilité légales de l'aéronef.

4.5 BASES D'EXPLOITATION, BASES SECONDAIRES, ET DES POINTS RÉGULIERS

1. Un exploitant aérien qui veut fournir un service aérien régulier, conformément à un horaire, pour le transport de passagers doit exploiter ce service entre deux aéroports, entre deux héliports ou entre un aéroport et un héliport. Cependant, l'exploitant aérien peut exploiter un service aérien régulier pour le transport de personnes entre un aéroport et un aérodrome, entre un héliport et un aérodrome ou entre deux aérodromes, s'il y est autorisé aux termes de son CEA.
2. Il n'est pas nécessaire de répéter comme points réguliers les noms des bases d'exploitations et des bases secondaires qui sont déjà indiquées au CEA.
3. Veuillez vous référer au Chapitre 15 concernant les Procédures d'approbation pour les opérations d'un service régulier pour le transport de passagers en utilisant un aérodrome non certifié.
4. Lorsque l'inspecteur de TC recommandera la délivrance d'un CEA pour un service intérieur, il devra tenir compte de la pertinence de chaque point régulier par rapport aux installations disponibles pour le type d'aéronef utilisé et aux conditions d'exploitation proposées.
5. Les aérodromes militaires au Canada ne sont pas certifiés. Cependant, si un aérodrome militaire doit être utilisé soit à titre de base d'exploitation d'un exploitant aérien, de base secondaire ou de point régulier:
 - a) il ne doit pas être utilisé par un transporteur aérien à moins que celui-ci ait reçu une autorisation au préalable (voir utilisation des aérodromes du MDN ou du réseau DEW à la page 37, article 4.11 du présent Manuel);
 - b) il doit répondre aux exigences opérationnelles propres aux aéroports
 - c) il doit posséder les installations nécessaires à une exploitation civile et les services de maintenance offerts doivent être adéquats pour le type d'aéronef et le niveau de service proposés.
6. Il n'est pas nécessaire que le certificat d'aéroport soit délivré au nom du requérant. Si les opérations doivent être dirigées à partir d'un aéroport agréé dont le certificat a été délivré à une autre personne, le requérant devra prouver qu'il possède ses propres hangars, installations de maintenance et de communication et tout autre équipement jugé essentiel à une exploitation sécuritaire et convenable, ou qu'il a pris des dispositions à cet égard. Un requérant doit avoir la permission écrite de l'exploitant ou du propriétaire de l'aéroport avant de pouvoir offrir un service aérien à cet aéroport.

REMARQUE: Lorsqu'un exploitant aérien ne peut pas obtenir par écrit la permission d'utiliser un aérodrome pour quelque raison que ce soit, mais peut démontrer par d'autres moyens qu'il possède une permission de facto, le surintendant régional de l'Agrément peut approuver cette exigence. Un exemple d'un autre moyen est la location d'un hangar, la location d'un comptoir de transporteur, etc.

7. S'il est nécessaire, la section régionale de la Sécurité des aérodromes devra vérifier les aspects physiques des aéroports et attestera sur les formulaires 26-0045 ou 26-0440 qu'ils sont conformes aux exigences opérationnelles établies pour le service proposé.
8. Lorsque le titulaire d'un CEA demande l'autorisation d'utiliser un type d'aéronef plus gros ou plus perfectionné, il peut se révéler nécessaire d'effectuer une inspection de sa base et des aires de trafic utilisées.

4.6 BASES SECONDAIRES ET POINTS RÉGULIERS - EXIGENCES RELATIVES AUX SERVICES ET D'ÉQUIPEMENT DE SOUTIEN OPÉRATIONNEL

1. Les exigences relatives aux services et d'équipement de soutien opérationnel sont mentionnées aux alinéas 702.07(2)c), 703.07(2)c), 704.07(2)c) et 705.07(2)d) et doivent rencontrer les *Normes de service aérien commercial (NSAC)* appropriées.
2. Une fois que l'exploitant aérien aura obtenu l'autorisation d'exploiter une base, une base secondaire ou un point régulier, la région modifiera le CEA en conséquence.

4.7 SERVICES AÉRIENS INTÉRIEURS

1. Lorsqu'il présente une demande de CEA pour un service aérien intérieur, autre qu'un service de travail aérien, l'exploitant doit remplir les formulaires suivants:
 - a) 26-0380 Énoncé d'intention;
 - b) 26-0045 Aéroport/aérodrome;
 - c) 26-0046 Aéronef;
 - d) 26-0047 Personnel;
 - e) 26-0048 Maintenance;
 - f) 24-0070 Organisme de maintenance agréé (OMA)
 - g) 24-0448 Autorisation de transports de passagers - Sécurité des cabines, s'il y a lieu.
2. La section régionale, Aviation commerciale et d'affaires, et pour certaines régions, la section régionale, Agrément des transporteurs aériens doit certifier que les renseignements fournis sur les formulaires sont exacts et qu'ils correspondent aux exigences établies pour les types de services visés par la demande. Habituellement, il revient au bureau de la région où la base principale du demandeur est située de traiter les formulaires 26-0045 à 26-0049, 24-0070, 26-0448 et 26-0380 (voir paragraphe 10 à la page 2).

4.8 OPÉRATIONS DE TRAVAIL AÉRIEN

1. Les demandes pour l'exploitation des opérations de travail aérien doivent être accompagnées des formulaires suivants: 26-0380 (Énoncé d'intention), 26-0440 (Opération de travail aérien) et 26-0049 (Sommaire et recommandations). La section régionale, Aviation commerciale et d'affaires doit certifier que les renseignements fournis sur les formulaires sont exacts et qu'ils correspondent aux exigences établies pour le type de service visé par la demande. Si l'exploitation de travail aérien est trop complexe pour pouvoir utiliser le formulaire 26-0440, veuillez utiliser les autres formulaires principaux (26-0045, 26-0046, 26-0047 et 26-0048). Le demandeur doit être mis au courant des exigences énoncées au paragraphe 606.02(5) du *RAC* concernant l'assurance-responsabilité d'un transporteur aérien couvrant les passagers et la responsabilité civile.
2. Des CEAs sont présentement délivrés aux exploitants aériens étrangers ou aux utilisateurs d'aéronefs immatriculés à l'étranger qui désirent offrir des services de travail aérien au Canada sous l'Accord de libre-échange nord-américain

(ALENA) et ces certificats sont délivrés par la division, Inspection à l'étranger (AARXH) de l'administration centrale.

3. Veuillez voir le Chapitre 14 concernant les opérations par un exploitant aérien canadien aux États-Unis de l'Amérique ou du Mexique sous l'accord de libre-échange nord américain - ALÉNA.

4.9 POINTS RÉGULIERS AUX PAYS ÉTRANGERS

1. Les points réguliers figureront à la partie III du CEA même comprenant plusieurs parties (SINCA). Ainsi, l'exploitant aérien pourra prouver qu'il a reçu une autorisation de TC pour effectuer des opérations dans le pays étranger en question.

2. L'inspecteur régional de TC doit aviser l'exploitant aérien que cette autorisation est délivrée à des fins de négociation et qu'aucun vol à destination ou en provenance de ces points ne devra être effectué avant l'obtention de toutes les autorisations requises, soit une licence délivrée par l'*Office* et une autorisation de l'administration de l'aviation civile du pays étranger. L'exploitant aérien doit fournir les renseignements nécessaires concernant la maintenance, l'information des mesures de sécurité, les responsables du traitement des passagers dans le pays étranger, etc. Ces renseignements doivent parvenir aux bureaux de TC bien avant la date prévue pour le début des opérations dans le pays étranger et serviront de référence pour l'ajout au CEA de points réguliers situés à l'étranger. Il ne faut pas utiliser le formulaire 26-0045 puisqu'il s'applique uniquement aux opérations effectuées au Canada.

REMARQUE: TC n'a pas l'intention d'ajouter un point régulier à l'étranger ni un type d'aéronef au CEA canadien afin de satisfaire aux exigences de l'*Office*, concernant les opérations d'entreprises conjointes ou de partage de dénomination, lorsque l'exploitant aérien canadien n'exploite pas le type d'aéronef et ne dessert pas le point régulier à l'étranger.

3. Lorsqu'un exploitant aérien propose opérer, pour une période de temps, à partir d'une base secondaire dans un pays étranger:
 - a) il doit remplir le Formulaire 26-0048 si la maintenance sera effectuée de cette base secondaire;
 - b) la division de la M&CA régionale doit vérifier que toutes les exigences de la maintenance sont rencontrées;
 - c) le manuel d'exploitation de la compagnie doit être modifié pour refléter les opérations à cette base secondaire;
 - d) avant d'effectuer des opérations au pays étranger le CEA doit être modifié pour ajouter le nom de cette base secondaire.

4.10 FORMULAIRES DE DEMANDE

Formulaire 26-0045 — Aéroport/Aérodrome

1. Le demandeur doit remplir le formulaire 26-0045 et présenter tous les renseignements pertinents sur la base d'opération, ou chaque base secondaire et chaque point situé au Canada. Il est important que le requérant certifie l'exactitude des renseignements fournis et que la signature apposée soit celle d'un cadre dûment autorisé de la compagnie comme le directeur des Opérations ou le titulaire d'un poste équivalent.
2. La direction régionale de la Sécurité des aérodromes devra certifier l'exactitude des renseignements fournis concernant l'aéroport.
3. Si l'aérodrome ou l'hydrobase n'est pas agréé, l'inspecteur des exploitants aériens et l'inspecteur de la sécurité des aérodromes doivent formuler des recommandations que l'aérodrome ou l'hydrobase est ou n'est pas adéquat pour les opérations proposées.
4. Le formulaire 26-0045 doit être rempli et signé par l'exploitant aérien, vérifié et signé par les sections de la Sécurité des aérodromes et de l'Aviation commerciale et d'affaires.
5. Chaque base d'exploitation, base secondaire ou point régulier situé au Canada, etc. doit figurer dans le SINCA. Les opérations autorisées doivent correspondre aux types d'aéronefs autorisés. Les entrées peuvent comporter une autorisation pour tous les aéronefs ou restreindre l'autorisation à certains types d'aéronefs et peut imposer des restrictions plus sévères pour le transport de passagers ou de fret. Le SINCA permet, pour chacune des bases, d'insérer des renseignements concernant la personne ressource responsable du dossier de l'exploitant aérien, s'il y a lieu.
6. Pour ce qui est du SINCA, toute erreur, omission ou exigence concernant de nouveaux aérodromes etc., doit être rapportée à AARXC qui prendra les mesures qui s'imposent.

REMARQUE: Lors de l'ajout, du changement ou du rayage de bases d'exploitation, de bases secondaires ou de points réguliers intérieurs, veuillez coordonner avec la section régionale de la M&CA car il y aura peut-être des actions nécessaires à faire par la section de la M&CA.

REMARQUE: DEFINITION DE BASE PRINCIPALE - PARTIE VII DU
RAC

“base principale” Lieu où un exploitant aérien a du personnel, des aéronefs et des installations pour l’exploitation d’un service de transport ou de travail aérien qui est établi comme base principale d’affaires de l’exploitant aérien; (main base).

Certificat d'exploitation aérienne
26-0045 - Aéroport
Formulaire 26-0045

Transport Canada / Transports Canada		File no. - Dossier n° 5258 - 5260 -
AIR OPERATOR CERTIFICATE APPLICATION AIRPORT - AÉRODROME		DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE AÉROPORT - AÉRODROME
1. Name of Air Operator - Nom de l'exploitant aérien		Address - Adresse
2. (a) Airport/Aérodrome - Aéroport/Aérodrome (Name and Geographic Coordinates - Toponyme et les coordonnées géographiques) - Identifier/Identificateur		
Aerodrome registered / Aérodrome enregistré <input type="checkbox"/> Yes / Oui <input type="checkbox"/> No / Non Reg. No. / N° Enr. _____ Dated / Daté _____		Airport - Aéroport <input type="checkbox"/> Public <input type="checkbox"/> Private / Privé <input type="checkbox"/> Day / Jour <input type="checkbox"/> Night / Nuit <input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> IFR <input type="checkbox"/> Land / Terre ferme <input type="checkbox"/> Water / Plan d'eau <input type="checkbox"/> Ice / Sur glace <input type="checkbox"/> Héliport
(b) Name of aerodrome or airport operator - Nom de l'exploitant de l'aérodrome ou de l'aéroport		Telephone No. - N° de téléphone
(c) Air operator telephone, radio or other means of communications - Téléphone, radio ou autres moyens de communications de l'exploitant aérien		(d) Air traffic control - Contrôle de la circulation aérienne <input type="checkbox"/> Yes / Oui <input type="checkbox"/> No / Non
(e) Navigational and landing aids - Aides à la navigation et aux atterrissages <input type="checkbox"/> ILS <input type="checkbox"/> NDB <input type="checkbox"/> VOR <input type="checkbox"/> PAR <input type="checkbox"/> ASR <input type="checkbox"/> MLS		Hrs of operation - Heures d'exploitation To / À _____
(f) AERODROME EMERGENCY SERVICES - SERVICES D'URGENCE D'AÉRODROME		
(g) Uncertified or unregistered aerodrome, not in CFS, give runway details - Aérodrome non certifié ou enregistré, non dans la DSV, indiquez les détails de la piste - (with/avec LAT. & LONG.)		
3. Facilities available at this airport/aerodrome - Installation disponibles à cet aéroport/aérodrome		(c) Weather report contains all essential information normally found in DOT weather sequence - Le rapport météorologique contient tous les détails essentiels normalement inclus dans le bulletin météorologique du M.D.T.
(a) Communications	(b) Meteorological - Météorologie 1) Forecast - Prévision <input type="checkbox"/> Yes / Oui <input type="checkbox"/> No / Non 2) Weather Report - Bulletin <input type="checkbox"/> Yes / Oui <input type="checkbox"/> No / Non	<input type="checkbox"/> Yes / Oui <input type="checkbox"/> No / Non
(d) First Aid - Équipement de premiers soins	(e) Passenger accommodation - Hébergement des passagers	(f) Hangar
(g) Refuelling facilities - Ravitaillement		(h) Available surface transportation - Transport de surface disponible
4. Base <input type="checkbox"/> Main / Principale <input type="checkbox"/> Sub- / Secondaire	Scheduled - Points - Réguliers <input type="checkbox"/> Airport / Aéroport <input type="checkbox"/> Aerodrome / Aérodrome <input type="checkbox"/> Base	Type of operation - Type d'exploitation <input type="checkbox"/> Day / Jour <input type="checkbox"/> Night / Nuit <input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> IFR
5. (a) Aircraft types - Type(s) d'aéronef(s)	(b) Aircraft of 65,000 lbs. (MCTOW) and over - Aéronef dont la MMHD est égale ou supérieure à 65,000 lb.	(c) Pavement evaluation required - Évaluation de l'état de surface exigée <input type="checkbox"/> Yes / Oui <input type="checkbox"/> No / Non
6. I hereby certify that the above information is correct - Je certifie par la présente l'exactitude des renseignements fournis ci-dessus.		
Date (Y-A - M - D-J)	Signature <small>(of person duly authorized to execute this application on behalf of the air operator)</small> <small>(de la personne dûment autorisée à exécuter cette demande au nom de l'exploitant aérien)</small>	Title - Titre
FOR DEPARTMENT OF TRANSPORT USE - À L'USAGE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS		
7. Aerodrome Safety - Comments - Sécurité des aérodromes - Observations		
I hereby certify that the information specified herein is correct as listed in section 2.		Je certifie par la présente que les renseignements fournis ci-dessus sont corrects comme indiqués dans l'article 2.
Date (Y-A - M - D-J)	Aerodrome Safety - Sécurité des aérodromes	
8. I hereby certify that the facilities listed in section 3 are satisfactory for the type(s) of aircraft and operation listed in sections 4 and 5.		Je certifie par la présente que les installations indiquées dans l'article 3 conviennent au(x) type(s) d'aéronefs et opération indiquées dans les articles 4 et 5.
Date (Y-A - M - D-J)	Commercial and Business Aviation - Aviation commerciale et d'affaires	
26-0045 (0205-02)	INSTRUCTIONS (see back - au verso)	

Certificat d'exploitation aérienne
Instructions
Formulaire 26-0045

INSTRUCTIONS

NOTICE

Transport Canada Civil Aviation will not undertake a quality assurance role with regard to any form or document submitted in application for a service. Documentation that contains errors or does not meet regulatory requirements will be returned for correction.

Delays thus incurred are the sole responsibility of the applicant.

General

This form should be printed or typed and signed by a company's designated official, i.e. Operations Manager or have the company seal affixed.

Sections

1. The full name and full address of the air operator including the postal code.
2.
 - (a) The location of the airport or aerodrome and with the co-ordinates and identifiers for remote aerodrome, registration or certificate numbers public/private etc.;
 - (b) The name and telephone number of the aerodrome or airport operator;
 - (c)(d)(e) Name of the air operator, phone no., aids and facilities available at the aerodrome/airport. Check appropriate box.
 - (f) Detail what fire fighting and rescue equipment is available and if this information is published check for accuracy.
 - (g) If the aerodrome is uncertified attach a note giving some details i.e. runway dimension, type of surface, etc., (75' x 3500') gravel) with latitude and longitude.
3. The information required in paragraphs (a) to (g) as the details are self explanatory.
4. If the Scheduled points are from a base, an aerodrome or an airport and the type of operations at an uncertified aerodrome. An aerodrome may be used as a Scheduled point provided it is approved by the Minister pursuant to the MOU pertaining to the use of uncertified aerodromes by a scheduled air services.
5.
 - (a) List the types of aircraft that the air operator wishes to operate into the aerodrome or airport, i.e. PA-31, C-185, DHC-2, etc.;
 - (b) List the air operator's aircraft with a (MCTOW) of 65,000 lbs and over;
 - (c) If a pavement evaluation is required.

AVIS

Transports Canada, Aviation civile ne procédera pas à une assurance de la qualité de tout formulaire ou de tout document soumis avec une demande de service. La documentation erronée ou ne répondant pas aux exigences réglementaires sera retournée pour que les corrections nécessaires soient apportées.

Tout retard occasionné par une telle démarche incombera au demandeur.

Généralités

Cette formule doit être remplie en lettre majuscule ou au dactylo et signée par la personne autorisée de la compagnie, par les Directeurs des opérations ou y apposer le sceau de la compagnie.

Articles

1. Le nom et l'adresse au complet de l'exploitant aérien ainsi que le code postal.
2.
 - (a) L'emplacement de l'aérodrome ou l'aéroport ainsi que les coordonnées géographiques et identificateurs dans le cas d'un aérodrome éloigné, numéro d'enregistrement ou de certificat et la date, le service public, privé, etc.;
 - (b) Le nom et le numéro de téléphone de l'exploitant de l'aérodrome ou de l'aéroport;
 - (c)(d)(e) Le numéro de téléphone, radio ou autres moyens de communications de l'exploitant aérien;
 - (f) Le type de matériel de sauvetage et de lutte contre les incendies disponibles et si les renseignements sont publiés, en vérifier l'exactitude;
 - (g) Pour un aérodrome non certifié inscrivez en annexe des détails sur les dimensions des pistes, les types de revêtement, etc., (75 x 3 500 pieds en gravier) avec la latitude et longitude).
3. L'information requise aux alinéas (a) à (g) car les détails sont explicatifs.
4. Si le point Régulier vise une base, un aérodrome ou un aéroport et les types d'opérations concernant un aérodrome non certifié qui peut être utilisé pour un point Régulier s'il est approuvé par le Ministre en vertu d'une Entente - Concernant l'utilisation d'aérodromes non certifiés par des services commerciaux réguliers.
5.
 - (a) Les types d'aéronefs que l'exploitant désire exploiter à cet aérodrome ou à cet aéroport, i.e. PA-31, C-185, DHC-2, etc.;
 - (b) Les aéronefs de l'exploitant aérien dont la (MMDH) est égale ou supérieure à 65 000 lb ;
 - (c) Si une évaluation de l'état de surface est exigée.

Formulaire 26-0046 — Aéronef

1. Un formulaire doit être rempli et signé par un représentant autorisé de l'exploitant aérien pour chaque aéronef immatriculé de manière à ce que tous les renseignements requis soient inscrits.
2. Les renseignements qui sont demandés sur ce formulaire sont tous importants et le formulaire doit être rempli tel qu'indiqué. Toute omission entraînera un retard dans le processus d'agrément.
3. Le formulaire doit être vérifié et signé par les divisions de la M&CA et de l'Aviation commerciale et d'affaires.

REMARQUE:

- a) En ce qui concerne l'ELT, on demande des renseignements sur le type comme mentionné sur le Tableau des exigences relatives aux ELT, à la colonne III, de l'article 605.31 du RAC;
- b) les aéronefs suivants sont des exemples qui seront indiqués sur le CEA de la façon suivante:

F-28 et F-28 MK 0100;
B-737 - 300, 400 et 500, B-747 - 400
A300/600.
- c) Les types d'aéronefs seront puisés à partir de la liste de sélection du SINCA. Cette liste est conforme à l'annexe de la norme 421 du RAC. Toute erreur ou omission doit être portée à l'attention d'AARXC. Si des nouveaux types d'aéronefs doivent être ajoutés on doit fournir à AARXC une copie du certificat de type, selon le cas.

Certificat d'exploitation aérienne
26-0046 - aéronef
Formulaire 26-0046

Transport Canada / Transports Canada AIR OPERATOR CERTIFICATE APPLICATION AIRCRAFT		DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE AÉRONEF		File No. - Dossier n° 5268 -
1. Name of Air Operator - Nom de l'exploitant aérien				
2. Address - Adresse				
3. Aircraft Type - Type d'aéronef	Marks - Marques	Serial No. - N° de série	Certificate of Airworthiness Date (Y-A - M - D-J) Certificat de navigabilité	
4. Engine Type - Type de moteurs		<input type="checkbox"/> Turbine <input type="checkbox"/> Piston	Number of Engines - Nombre de moteurs	
5. (a) Maximum certificated take-off weight masse maximum certifiée au décollage		(c) <input type="checkbox"/> Wheels Roues <input type="checkbox"/> Skis <input type="checkbox"/> Float Flotteur <input type="checkbox"/> Amphibious Amphibie <input type="checkbox"/> Skids Patins		
5. (b) Maximum number of passengers Nombre maximum de passagers		(d) FDR DEV <input type="checkbox"/> Yes Oui <input type="checkbox"/> No Non No. of parameters Nbre de paramètres		CVR ECPP <input type="checkbox"/> Yes - Oui <input type="checkbox"/> No - Non
6. Aircraft flight manual approved - Manuel de vol de l'aéronef approuvé				
7. Flight Instruments in accordance with: Instruments de vol conformément aux:		IFR <input type="checkbox"/> CAR/RAC 605.18 VFR OTT <input type="checkbox"/> CAR/RAC 605.15 VFR Night Nuit <input type="checkbox"/> CAR/RAC 605.18		
8. Auto pilot - Pilote automatique <input type="checkbox"/> Yes Oui <input type="checkbox"/> No Non		Type		Number of axis Nombre d'axes
8. Radio equipment, navigation and communication - Équipement radio de navigation et communication (If insufficient space, attach list) (Annexer une liste si l'espace ne suffit pas)				
Communications equipment Equipement de communications <input type="checkbox"/> VHF <input type="checkbox"/> HF		<input type="checkbox"/> ELT-TYPE _____ <input type="checkbox"/> DME <input type="checkbox"/> GPS <input type="checkbox"/> VOR <input type="checkbox"/> Other Autre _____		
Navigation and approach aids Aides à la navigation et à l'approche <input type="checkbox"/> ILS <input type="checkbox"/> ADF		<input type="checkbox"/> RVSM <input type="checkbox"/> Category II <input type="checkbox"/> Category III <input type="checkbox"/> RVSM - Mode "S" Address / adresse _____		
10. Safety feature cards complies with Cartes sur les dispositifs de sécurité conformément au				
<input type="checkbox"/> CAR/RAC 704.35		<input type="checkbox"/> CAR/RAC 705.44		Visible Flacards Affiches visibles
<input type="checkbox"/> CAR/RAC 703.39 (3)		Yes - Oui No - Non		
11. Oxygen equipment complies with Équipement d'oxygène conforme au				
AS APPLICABLE - SELON LE CAS				
<input type="checkbox"/> CAR/RAC 605.31		<input type="checkbox"/> CAR/RAC 703.67		<input type="checkbox"/> CAR/RAC 704.66
<input type="checkbox"/> CAR/RAC 605.32		<input type="checkbox"/> CAR/RAC 703.68		<input type="checkbox"/> CAR/RAC 705.71
<input type="checkbox"/> CAR/RAC 705.72		<input type="checkbox"/> CAR/RAC 704.67		
12. Life saving equipment complies with Équipement de sauvetage conforme au				
<input type="checkbox"/> CAR/RAC 602.62 - 602.63 (as applicable / selon le cas)				
13. Survival equipment complies with Équipement de survie conforme au				
<input type="checkbox"/> CAR/RAC 602.61 - 602.63 (as applicable / selon le cas)				
14. Applicable maintenance schedule - Calendrier de maintenance pertinent				
15. I certify that the above data is correct - J'atteste par la présente que les renseignements ci-dessus sont exacts				
Date (Y-A - M - D-J)		Signature (of person duly authorized to execute this application on behalf of the air operator) (de la personne dûment autorisée à exécuter cette demande au nom de l'exploitant aérien)		Title - Titre
FOR DEPARTMENT OF TRANSPORT USE - À L'USAGE EXCLUSIF DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS				
The maintenance schedule is acceptable for the aircraft indicated. Le calendrier de maintenance est acceptable pour l'aéronef indiqué.		I certify that the aircraft and equipment are adequate for the operations covered by this application.		J'atteste que l'aéronef et l'équipement sont convenables pour répondre aux exigences d'exploitation de cette demande.
Recommended for Approval - Recommandé pour approbation				
Date (Y-A - M - D-J)		Aircraft Maintenance and Manufacturing Maintenance et construction des aéronefs		Date (Y-A - M - D-J)
				Commercial and Business Aviation Aviation commerciale et d'affaires
26-0046 (0207-03) INSTRUCTIONS (see back - au verso)				

Certificat d'exploitation aérienne

Formulaire 26-0046

INSTRUCTIONS

NOTICE

Transport Canada Civil Aviation will not undertake a quality assurance role with regard to any form or document submitted in application for a service. Documentation that contains errors or does not meet regulatory requirements will be returned for correction.

Delays thus incurred are the sole responsibility of the applicant.

General

This form should be printed or typed and signed by a company's designated official, i.e. Operations Manager or have the company seal affixed.

Sections

1. The full name of the air operator.
2. The full address of the air operator including the postal code.
3. Aircraft Type
DHC2, B55, etc. Registration Marks - C-GORY, etc.
Certificate of Airworthiness, date of issue.
4. Engine Type
Check - Turbine or Piston and indicate the number of engines.
5. Maximum certificated take-off weight.
 - (a) Shall be authorized by aircraft type approval.
 - (b) Based on seats available excluding the pilots and as per aircraft type approval. Passenger/Cargo or Cargo Only.
 - (c) Check one or more.
 - (d) Flight Data Recorder (FDR) and Cockpit Voice Recorder (CVR) as required by CAR 605.32.
6. The aircraft flight manual shall be in the possession of the air operator and, where applicable, a Minimum Equipment List (MEL) in accordance with CAR 605.07.
7. Indicate (Yes) or (No) if the flight instruments meet the CARs requirements for IFR, VFR, OTT or VFR Night.
8. If yes, give type of auto pilot and number of axes. **NOTE:** Functioning auto pilot required for single pilot IFR operations as per schedule.
9. Radio Equipment, Navigation, Communication.
List number and types installed in aircraft I Narco MK 12 VHF Nav/Com; 1 King 175 VHF Nav/Com.
The ELT type as per column III, Table, CAR 605.38.
10. Visible placards of information conforms to CAR 703.39 (3) or the Safety Feature Cards information conforms to CAR 704.35 or CAR 705.44 and a sample copy is attached.
11. As applicable indicate which of the following CARs that the oxygen equipment applies - CARs 605.31, 605.32, 703.67, 703.68, 704.66, 704.67, 705.71 or 705.72.
12. Confirm that the Life-Saving equipment conforms to CAR 602.62 - 602.63 and that the Survival equipment conforms to CAR 602.61 - 602.63 (as applicable).
13. Confirm that the First Aid Kit complies with the following CARs - 602.60 (1) (f), 703.82, 704.84 or 705.90.
14. Indicate the maintenance schedule which will be used for the aircraft described.
15. The form must be signed by a person duly authorized to execute the application on behalf of the air operator.

AVIS

Transports Canada, Aviation civile ne procédera pas à une assurance de la qualité de tout formulaire ou de tout document soumis avec une demande de service. La documentation erronée ou ne répondant pas aux exigences réglementaires sera retournée pour que les corrections nécessaires soient apportées.

Tout retard occasionné par une telle démarche incombera au demandeur.

Generalites

Ce formulaire doit être rempli en lettre majuscule ou au dactylo et signé par la personne autorisée de la compagnie, par le Directeur des opérations ou y apposer le sceau de la compagnie.



Articles

1. Le nom au complet de l'exploitant.
2. L'adresse au complet de l'exploitant ainsi que le code postal.
3. Type d'aéronef
DHC2, B55, etc. Marques d'immatriculation - C-GORY, etc.
Certificat de navigabilité, date d'émission.
4. Type de moteurs
Cocher turbine ou piston et indiquez le nombre de moteurs.
5. Poids maximal certifié au décollage.
 - a) Poids autorisé dans l'homologation de type d'aéronef.
 - b) Nombre basé sur les sièges disponibles, à l'exception des pilotes, et l'homologation de type d'aéronef Pass/fret ou fret seulement.
 - c) Cocher une case ou plus.
 - d) Enregistreur des données de vol (DEV) et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage (ECP) requis par le RAC 605.32.
6. L'exploitant aérien doit avoir à sa disposition le manuel de vol de l'aéronef et, selon le cas, la liste d'équipement minimum (MEL) conformément au RAC 605.07.
7. Indiquez (Oui) ou (Non) si les instruments de vol rencontrent les exigences du RAC pour IFR, VFR, OTT ou VFR Nuit.
8. Si l'on a coché la case oui, indiquer le type de pilote automatique et le nombre d'axes. **NOTE:** pilote automatique en état de marche requis pour les vols IFR effectués par un pilote.
9. Équipement radio de navigation et de communication.
Inscrire le nombre et les types d'équipements installés à bord de l'aéronef. 1 Narco MK 12 VHF Nav/Com. 1 King 175 VHF Nav/Com. Le type de ELT selon la colonne III, Tableau RAC 605.38.
10. Les affiches visibles conformément au RAC 703.39 (3) ou les Cartes sur les dispositions de sécurité conformément au RAC 704.35 ou RAC 705.44 et y attacher l'aéronef - un exemplaire.
11. Indiquez, selon le cas, si l'équipement d'oxygène s'applique aux articles RAC 605.31, 605.32, 703.67, 703.68, 704.66, 704.67, 705.71 ou 705.72.
12. Confirmez que l'équipement de sauvetage conforme au RAC 602.62 - 602.63 et que l'équipement de survie conforme au RAC 602.61 - 602.63 (selon le cas).
13. Confirmez que la trousse de premiers soins conforme au RAC - 602.60 (1)f, 703.82, 704.84 ou 705.90.
14. Indiquez le calendrier de maintenance qui s'applique à l'aéronef décrit.
15. Ce formulaire doit être signé par une personne dûment autorisée à exécuter cette demande au nom de l'exploitant aérien.

Formulaire 26-0047 — Personnel

1. La liste du personnel affecté aux opérations doit comprendre les cadres et les superviseurs ainsi que leur numéro de licence, avec les curriculum vitae et les nominations requis.
2. Il faut souligner l'importance de remplir les formulaires en prenant bien soin de suivre les instructions. Par exemple, si l'on ne donne que le nom de famille d'un superviseur, cela peut entraîner un retard car il peut y avoir plusieurs personnes portant le même nom et toutes titulaires de licences équivalentes.
3. Ce formulaire doit être rempli et signé par un représentant autorisé de l'exploitant aérien puis vérifié et signé par les divisions de la M&CA et de l'Aviation commerciale et d'affaires.
4. Les coordonnées du personnel clé, les renseignements fournis par *le Manuel de navigabilité et le PPC*, les dates d'approbation et le nom de l'inspecteur recommandant l'approbation sont tous des renseignements qui doivent être introduits dans le SINCA avant l'approbation du CEA. Une fois l'information insérée, il est impossible de l'effacer. Cette méthode permet de retracer l'historique du personnel et des modifications qui ont été apportées aux manuels. Il est donc essentiel de s'assurer de l'exactitude des renseignements avant de sauvegarder le dossier. En cas d'erreur, communiquer avec AARXC.

Certificat d'exploitation aérienne
26-0047 - Personnel
Formulaire 26-0047

 Transport Canada / Transports Canada		File No. - Dossier n° 5258 -	
AIR OPERATOR CERTIFICATE APPLICATION PERSONNEL		DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE PERSONNEL	
1. Name of Air Operator - Nom de l'exploitant aérien Address - Adresse			
2. SUPERVISORY PERSONNEL - Attach résumé giving position title, name, qualification, licences, certificates, endorsements and experience for:		PERSONNEL DE CONTRÔLE - Joindre un résumé en mentionnant le titre du poste, les licences, les certificats, les annotations et l'expérience des personnes suivantes :	
(a) Operations manager - Gestionnaire des opérations Name - Nom / Licence No. - N° de licence		(b) Chief Pilot - Pilote en chef Name - Nom / Licence No. - N° de licence	
(c) Person responsible for Maintenance control system Name - Nom / Licence No. - N° de licence		(d) Flight Engineer - Second Officer - Mécanicien navigant - second officier Name - Nom / Licence No. - N° de licence	
(e) Flight Dispatcher - Régulateur de vol Name - Nom / Licence No. - N° de licence		Certificate No. - N° du certificat	
3. OPERATING PERSONNEL (Trained and Qualified in Accordance with the Applicable subpart VII of the CAR)		PERSONNEL D'EXPLOITATION (Formé et qualifié conformément à la sous-partie VII appropriée du RAC)	
Number - Nombres			
Pilot-in-command Commandant de bord	Second-in-command Commandant en second	Flight Attendant Agent de bord	Flight Dispatcher Régulateur de vol
		Flight Engineer - Second Officer Mécanicien navigant Second officier	
4. I hereby certify that the qualifications of the foregoing personnel meet the requirements and/or the applicable CAR for operating the proposed service.		J'atteste par la présente que le personnel susmentionné satisfait aux conditions et au RAC pertinent régissant l'exploitation du service proposé.	
Date (Y-A - M - D-J)		Signature (of person duly authorized to execute this application on behalf of the air operator) (de la personne dûment autorisée à exécuter cette demande au nom de l'exploitant aérien)	
		Title - Titre	
FOR DEPARTMENT OF TRANSPORT USE - À L'USAGE EXCLUSIF DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS			
The person responsible for the Maintenance Control System meets the requirements of CAR 706.		La personne responsable du Système de contrôle de la maintenance satisfait aux exigences du RAC 706.	
Date (Y-A - M - D-J)		Aircraft Maintenance and Manufacturing - Maintenance et construction des aéronefs	
Operations personnel training records checked and PPCs completed - satisfactory.		Dossiers de formation du personnel d'exploitation vérifiés et 'CCP' (contrôle de la compétence de pilote) jugés satisfaisants.	
Date (Y-A - M - D-J)		Commercial and Business Aviation - Aviation commerciale et d'affaires	
26-0047 (0205-02)		INSTRUCTIONS (see back - au verso)	
			

Certificat d'exploitation aérienne Formulaire 26-0047

INSTRUCTIONS

NOTICE

Transport Canada Civil Aviation will not undertake a quality assurance role with regard to any form or document submitted in application for a service. Documentation that contains errors or does not meet regulatory requirements will be returned for correction.

Delays thus incurred are the sole responsibility of the applicant.

General

This form should be printed or typed and signed by a company's designated official, i.e. Operations Manager or have the company seal affixed.

Sections

1. The full name and full address of the air operator including the postal code.
2. **Supervisory Personnel**
 - (a) Give the full name and, where applicable, the licence number of the operations manager and ensure the name agrees with the company organization chart. Complete and attach his resume of experience and qualifications which must comply with the appropriate subpart VII of the CAR for TC's approval.
 - (b) Give the full name and licence number of the chief pilot and ensure the name agrees with company organization chart. Complete and attach his resume of experience and qualifications which must comply with the appropriate subpart VII of the CAR for TC's approval.
 - (c) Give the full name of the person responsible of the maintenance control system and ensure the name agrees with company organization chart. Complete and attach his resume of experience and qualifications which must comply in accordance with subpart 706 of the CAR.
 - (d) Give the full name and licence number of the flight engineer - second officer and ensure the name agrees with company organization chart. Complete and attach his resume of experience and qualifications which must comply with the appropriate subpart VII of the CAR for TC's approval.
 - (e) Give the full name and certificate number of the flight dispatcher and ensure the name agrees with company organization chart. Complete and attach his resume of experience and qualifications which must comply with the appropriate subpart VII of the CAR for TC's approval.
3. Indicate the number of pilots-in-command, seconds-in-command, flight attendants, flight dispatchers and flight engineer-second officers and ensure the numbers agree with the company organization chart.
4. The form must be signed by the person duly authorized to execute the application on behalf of the air operator.

AVIS

Transports Canada, Aviation civile ne procédera pas à une assurance de la qualité de tout formulaire ou de tout document soumis avec une demande de service. La documentation erronée ou ne répondant pas aux exigences réglementaires sera retournée pour que les corrections nécessaires soient apportées.

Tout retard occasionné par une telle démarche incombera au demandeur.

Généralités

Cette formule doit être remplie en lettre majuscule ou au dactylo et signée par la personne autorisée de la compagnie, par les Directeurs des opérations ou y apposer le sceau de la compagnie.


Articles

1. Le nom et l'adresse au complet de l'exploitant aérien ainsi le code postal.
2. **Personnel de contrôle**
 - (a) Indiquez le nom au complet et, selon le cas, le numéro de licence du gestionnaire des opérations et assurez que le nom correspond à celui qui figure sur l'organigramme de la compagnie. Complétez et joignez son résumé des compétences et des qualifications qui doivent répondre aux exigences de la sous-partie VII appropriée du RAC, pour l'approbation de TC.
 - (b) Indiquez le nom au complet et le numéro de licence du pilote en chef et assurez que le nom correspond à celui qui figure sur l'organigramme de la compagnie. Complétez et joignez son résumé des compétences et des qualifications qui doivent répondre aux exigences de la sous-partie VII appropriée du RAC, pour l'approbation de TC.
 - (c) Indiquez le nom au complet de la personne responsable du système de contrôle de la maintenance et assurez que le nom figure à l'organigramme de la compagnie. Complétez et joignez son résumé des compétences et des qualifications qui doivent répondre aux exigences de la sous-partie 706 du RAC.
 - (d) Indiquez le nom au complet du mécanicien navigant-second officier et assurez que le nom correspond à celui qui figure sur l'organigramme de la compagnie. Complétez et joignez son résumé des compétences et des qualifications qui doivent répondre aux exigences de la sous-partie VII du RAC, pour l'approbation de TC.
 - (e) Indiquez le nom au complet et le numéro du certificat du régulateur de vol et assurez que le nom correspond à celui qui figure sur l'organigramme de la compagnie. Complétez et joignez son résumé des compétences et des qualifications qui doivent répondre aux exigences de la sous-partie VII appropriée du RAC, pour l'approbation de TC.
3. Indiquez le nombre de commandants de bord, commandants en second, agents de bord, régulateurs de vol et de mécaniciens navigant et assurez que le nombre figure sur l'organigramme de la compagnie.
4. Cette formule doit être signée par une personne dûment autorisée à exécuter cette demande au nom de l'exploitant aérien.


Formulaire 26-0048 — Installations de maintenance

1. Indiquez les lieux où la maintenance régulière sera effectuée.
2. Ce formulaire indiquera si la maintenance sera effectuée par la propre OMA de l'exploitant aérien ou sous un contrat de maintenance avec un autre OMA.
3. Ce formulaire sera complété par un exploitant aérien qui a l'intention
 - a) d'opérer pour une période de temps à partir d'une base secondaire dans un pays étranger; et
 - b) si par la suite il a l'intention d'effectuer des changements à ses arrangements de la maintenance à cette base secondaire.
4. L'information présentée dans ce formulaire sera vérifiée et le formulaire sera signé par la division de la M&CA.
5. Pour les demandeurs assujettis aux exigences des sous-parties 702, 703, 704 et 705 du RAC, la considération de la sous-partie 706 du RAC est applicable à ce formulaire et vice versa. L'exploitant aérien devra aussi tenir compte sous la partie VI, sous l'article 605.96 du RAC par rapport aux livrets techniques d'aéronef et sous les articles 605.94 et 605.95 par rapport aux carnets de route de l'aéronef.

Certificat d'exploitation aérienne
26-0048 - Maintenance
Formulaire 26-0048

 Transport Canada / Transports Canada		File No. - Dossier n° 5258 - 5260 -	
AIR OPERATOR CERTIFICATE APPLICATION MAINTENANCE		DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE MAINTENANCE	
1. Name of Air Operator - Nom de l'exploitant aérien			
Address - Adresse		Telephone No. - N° de téléphone	
2. Make and Model of Aircraft Operated - Nom et modèle d'aéronefs exploités and - et No. - N°			
3. Location of Main Maintenance Base - Endroit de la base principale de maintenance		Maintenance Sub-Bases (as applicable) - Bases secondaires de maintenance (selon le cas)	
4. Air operator's maintenance control manual Le manuel de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien		Latest Amendment Dernière modification	
Date Submitted - Présenté le	Date Approved - Approuvé le	Date Submitted - Présenté le	Date Approved - Approuvé le
		No. N°	
5. (a) <input type="checkbox"/> Air operator AMO		Approval No. / Categories / Ratings N° d'agrément / catégorie / qualifications	
(b) <input type="checkbox"/> Maintenance Contract with AMO		Approval No. / Categories / Ratings N° d'agrément / catégorie / qualifications	
Name and address - Nom et adresse			
(1)			
(2)			
(3)			
6. All the statements contained herein are true and complete to the best of my knowledge in accordance with the requirements of CAR 706. / À ma connaissance, tous les renseignements fournis dans la présente sont vrais et complets et sont conformes aux exigences du RAC 706.			
Date		Signature (of person duly authorized to execute this application on behalf of the air operator) (de la personne dûment autorisée à exécuter cette demande au nom de l'exploitant aérien)	
		Title - Titre	
FOR DEPARTMENT USE - À L'USAGE DU MINISTÈRE SEULEMENT			
7. The maintenance arrangements mentioned in section 5 are satisfactory for the aircraft types operated.		Les arrangements de maintenance mentionnés à l'article 5 sont satisfaisants pour les types d'aéronefs exploités.	
Aircraft Maintenance and Manufacturing - Maintenance et construction des aéronefs		Date (Y-A - M - D-J)	

26-0048 (0205-02)
 (see back - au verso)



Certificat d'exploitation aérienne Formulaire [26-0048](#)

NOTICE

Transport Canada Civil Aviation will not undertake a quality assurance role with regard to any form or document submitted in application for a service. Documentation that contains errors or does not meet regulatory requirements will be returned for correction.

Delays thus incurred are the sole responsibility of the applicant.

AVIS

Transports Canada, Aviation civile ne procédera pas à une assurance de la qualité de tout formulaire ou de tout document soumis avec une demande de service. La documentation erronée ou ne répondant pas aux exigences réglementaires sera retournée pour que les corrections nécessaires soient apportées.

Tout retard occasionné par une telle démarche incombera au demandeur.

Formulaire 26-0049 — Sommaire et recommandations

1. Le formulaire doit contenir des recommandations précises, claires, concises et conformes au formulaire 26-0380. Les recommandations doivent être formulées uniquement une fois que l'inspecteur estime que toutes les exigences pertinentes aux opérations proposées sont respectées. Le formulaire 26-0049 sera utilisé comme dossier qui sera étudié par les régions.
2. Une copie du formulaire dûment rempli et signé est conservée par la région, et une autre sera transmise à l'administration centrale, seulement si la demande exige l'intervention de cette dernière.
3. Une note de service sera jointe seulement s'il s'avère nécessaire de préciser les recommandations.
4. Le formulaire doit être vérifié et signé, selon le cas, par l'inspecteur régional (BPR), la division de l'Aviation commerciale et d'affaires ou de l'Agrément des exploitants aériens.

Certificat d'exploitation aérienne
26-0049 Application - Sommaire et Recommandations
Formulaire 26-0049

Transport Canada Transports Canada Civil Aviation Aviation civile		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="font-size: small;">File No - Dossier n°</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">5258 -</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">5260 -</td> </tr> </table>	File No - Dossier n°	5258 -	5260 -																																															
File No - Dossier n°																																																				
5258 -																																																				
5260 -																																																				
AIR OPERATOR CERTIFICATE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE SUMMARY AND RECOMMENDATIONS SOMMAIRE ET RECOMMANDATIONS																																																				
1. Name of Air Operator - Nom de l'exploitant aérien		Address - Adresse																																																		
PURPOSE - BUT <input type="checkbox"/> Certificate / Certificat <input type="checkbox"/> Base <input type="checkbox"/> Aircraft / Aéronef <input type="checkbox"/> Scheduled Points / Points réguliers <input type="checkbox"/> Specifications / Spécifications <input type="checkbox"/> Sub-Base / Base secondaire <input type="checkbox"/> New / Nouveau <input type="checkbox"/> Amendment / Modification		OPERATIONS MANUAL SATISFACTORY <input type="checkbox"/> Yes / Oui <input type="checkbox"/> No / Non MANUEL D'EXPLOITATION SATISFAISANT AMENDÉ / MODIFIÉ D-J M Y-A																																																		
TYPE OF SERVICE - TYPE DE SERVICE <input type="checkbox"/> Domestic / Intérieur <input type="checkbox"/> International Scheduled - Régulier <input type="checkbox"/> International Non-Scheduled - À la demande <input type="checkbox"/> Aerial Work (Select type) / Travail aérien (Sélectionnez le type) <input type="checkbox"/> Aerial Advertising / Photographie aérienne <input type="checkbox"/> Aerial Construction / Construction à moyen d'aéronefs <input type="checkbox"/> Aerial Inspection and Surveillance / Inspection et surveillance aérienne <input type="checkbox"/> Aerial Harvesting / Récolt aérienne <input type="checkbox"/> Aerial Mapping / Cartographie aérienne <input type="checkbox"/> Aerial Photography / Photographie aérienne <input type="checkbox"/> Aerial Sightsseeing / Excursion aérienne <input type="checkbox"/> Aerial Spraying / Pulvérisation aérienne <input type="checkbox"/> Aerial Surveying / Levé topographique aérienne <input type="checkbox"/> External Load / Charge externe <input type="checkbox"/> Fire Fighting / Lutte contre incendie <input type="checkbox"/> Human Organs / Organes humains <input type="checkbox"/> Forest Fire Management / Gestion des incendies de forêt <input type="checkbox"/> Glider Tower / Remorquage de planeurs <input type="checkbox"/> Heli-logging / Hélicabardage <input type="checkbox"/> Parachute Jumping / Sauts en parachute <input type="checkbox"/> Wild Life Management / Gestion de la faune																																																				
AREA OF OPERATION - RÉGION D'EXPLOITATION (AERODROME LOCATION IDENTIFIER AND NAME OR LA TITUDE/LONGITUDE) - (CODE D'IDENTIFICATION ET DE NOM D'AERODROME OU LA TITUDE/LONGITUDE)																																																				
Main Base - Base principale		Sub-Base - Base(s) secondaire(s)																																																		
Scheduled Points / Points réguliers <input type="checkbox"/> Add / Ajout <input type="checkbox"/> Delete / Suppression																																																				
Operating conditions (check where applicable) - Conditions d'exploitation (cocher ou applicable)																																																				
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="font-size: small;">Aircraft Type(s) Type(s) d'aéronefs</th> <th style="font-size: small;">Day Jour</th> <th style="font-size: small;">Night Nuit</th> <th style="font-size: small;">VFR</th> <th style="font-size: small;">IFR</th> <th style="font-size: small;">VFR OTT</th> <th style="font-size: small;">Passengers and cargo</th> <th style="font-size: small;">Passengers only Passagers seulement</th> <th style="font-size: small;">Cargo only Fret seulement</th> <th style="font-size: small;">Comments Observations</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	Aircraft Type(s) Type(s) d'aéronefs	Day Jour	Night Nuit	VFR	IFR	VFR OTT	Passengers and cargo	Passengers only Passagers seulement	Cargo only Fret seulement	Comments Observations																																										
Aircraft Type(s) Type(s) d'aéronefs	Day Jour	Night Nuit	VFR	IFR	VFR OTT	Passengers and cargo	Passengers only Passagers seulement	Cargo only Fret seulement	Comments Observations																																											
Comments and/or special recommendations - Observations et/ou recommandations spéciales																																																				
Fee paid - Redevance perçue	Temporary AOC issued on / CEA temporaire accordée le	Valid to / Valable jusqu'au																																																		
Base inspected and air operator complies with the provisions of the Air Operator Certificate		Base inspectée et l'exploitant aérien se conforme aux dispositions du certificat d'exploitation aérienne																																																		
Date (Y-A-M-D-J)	Regional Inspector - Inspecteur régional (OPI - BPR)	Date (Y-A-M-D-J)																																																		
Date (Y-A-M-D-J)	Commercial and Business Aviation / Aviation commerciale et d'affaires	Date (Y-A-M-D-J)																																																		
		Certification - Agrément																																																		

26-0049 (0105-01)



Formulaire 26-0380 — Énoncé d'intention

1. Ce formulaire doit être rempli et signé par le requérant et les renseignements suivants concernant la constitution de la compagnie doivent comprendre:
 - a) une indication que la compagnie ou la société est constituée conformément aux lois canadiennes ou provinciales ainsi que la date de constitution et le numéro de la société, s'il y a lieu;
 - b) une indication que le siège social est situé au Canada;
 - c) une indication que le chef exécutif est citoyen canadien;
 - d) une indication qu'au moins 75% des actions assorties du droit de vote sont de fait détenues et contrôlées par des citoyens canadiens;
 - e) la nature du service proposé;
 - f) une copie du document attestant la constitution de la compagnie, ou une copie des pages pertinentes de ce document
 - g) une copie des documents d'affaires, *Droit de propriété*, *Société en nom collectif* ou *Société par action*, tel qu'indiqué au verso du formulaire, s'il y a lieu. Une *déclaration écrite* est aussi requise pour ce qui est des exigences de propriété et de citoyenneté.
2. Le formulaire doit être vérifié puis signé par la division de la M&CA et de l'Aviation commerciale et d'affaires.
3. Le formulaire 26-0380 renferme les renseignements de base qui serviront à entrer les premières données dans le SINCA.

Certificat d'exploitation aérienne
26-0380 - Énoncé d'intention
Formulaire 26-0380

Transport Canada / Transports Canada		File No. - Dossier n° 5258 -							
COMMERCIAL AIR SERVICE STATEMENT OF INTENT		5260 -							
SERVICE AÉRIEN COMMERCIAL ÉNONCÉ D'INTENTION									
PART I - TO BE COMPLETED BY APPLICANT - PARTIE 1 - À ÊTRE REMPLIE PAR LE REQUÉRANT									
Legal name and Trade Name, address and Postal Code of applicant - Dénomination sociale et nom commercial, adresse et code postal du requérant									
Principal place of business - Le bureau d'affaire principal du requérant									
Telephone - Téléphone Area Code Ind. Rég. No. - N°	Facsimile - Facsimilé No. - N°	Telex - Télex Incorporated - Constituée <input type="checkbox"/> Fed. Féd. <input type="checkbox"/> Prov. Y-A Date M D-J No. - N°							
I understand that - Je comprends que									
The executive head of the corporation is a Canadian citizen - Le chef exécutif de la société est un citoyen canadien.		Yes - Oui <input type="checkbox"/> No - Non <input type="checkbox"/>							
Not less than 75% of the voting interest is to be owned and controlled by Canadian citizens Non moins que 75% de l'intérêt votant appartiendra et sera contrôlé par des citoyens canadiens		Yes - Oui <input type="checkbox"/> No - Non <input type="checkbox"/>							
Attach Pertinent Business Documents (see reverse side) - Joindre les documents d'affaires pertinents (voir au verso)									
PROPOSED TYPE OF SERVICE - TYPE DE SERVICE PROPOSÉ									
<input type="checkbox"/> Domestic Intérieur <input type="checkbox"/> International Scheduled - Régulier <input type="checkbox"/> International Non-Scheduled - À la demande									
<input type="checkbox"/> Aerial Work (Select type) Travail aérien (Sélectionnez le type)									
<input type="checkbox"/> Aerial Advertising Publicité aérienne <input type="checkbox"/> Aerial Mapping Cartographie aérienne <input type="checkbox"/> Aerial Surveying Levée topographique aérienne <input type="checkbox"/> Forest Fire Management Gestion des incendies de forêt <input type="checkbox"/> Parachute Jumping Sauts en parachute	<input type="checkbox"/> Aerial Construction Construction à moyen d'aéronefs <input type="checkbox"/> Aerial Photography Photographie aérienne <input type="checkbox"/> External Load Charge externe <input type="checkbox"/> Glider Tower Remorquage de planeurs <input type="checkbox"/> Wild Life Management Gestion de la faune	<input type="checkbox"/> Aerial Inspection and Surveillance Inspection et surveillance aérienne <input type="checkbox"/> Aerial Sightseeing Excursion aérienne <input type="checkbox"/> Fire Fighting Lutte contre incendie <input type="checkbox"/> Heli-logging Hélicabardage							
<input type="checkbox"/> Aerial Harvesting Récolte aérienne <input type="checkbox"/> Aerial Spraying Pulvérisation aérienne <input type="checkbox"/> Human Organs Organes humains <input type="checkbox"/> Flight Training Formation au pilotage									
AREA OF OPERATION (Aerodrome location identifier and name or (lat.- Long.) - RÉGION D'EXPLOITATION (Code d'identification et le nom d'aérodrome ou (lat.-long.))									
Base(s)		Aircraft Types - Types d'aéronefs							
Name of approved maintenance organization (if available) - Nom de l'organisme de maintenance agréé (si disponible)		Approval No. - N° d'agrément							
OPERATING CONDITIONS (Check where applicable) - CONDITIONS D'EXPLOITATION (Cocher où applicable)									
Authorization Autorisation	Operating conditions (check where applicable) - Conditions d'exploitation (cocher où applicable)								
	Day Jour	Night Nuit	VFR	IFR	VFR OTT	Passengers and cargo	Passengers only Passagers seulement	Cargo only Fret seulement	Comments Observations
Multi-engine aircraft Aéronefs multimoteurs									
Rotorcraft Giravions									
Single-engine aircraft Aéronefs monomoteurs									
MANAGERIAL PERSONNEL - PERSONNEL DE GESTION									
Name - Nom									
All the statements contained herein are true and complete to the best of my knowledge					À ma connaissance, tous les renseignements fournis dans la présente sont vrais et complets.				
Date (Y-A, M, D-J)			Signature (of person duly authorized to execute this application on behalf of the applicant) (de la personne dûment autorisée à exécuter cette demande au nom du requérant)				Title - Titre		

26-0380 (0301-04)



Certificat d'exploitation aérienne
Formulaire 26-0380

Transport Canada / Transports Canada		
PART II - TO BE COMPLETED BY DOT REGIONAL OFFICE - PARTIE 1 - À ÊTRE REMPLIE PAR LE BUREAU RÉGIONAL DU M.D.T.		
Name of principal inspector - Nom de l'inspecteur principal		
Operations - Opérations	Airworthiness - Navigabilité aérienne	Flight Training - Formation au pilotage
Commercial and Business Aviation - Aviation commerciale et d'affaires General Aviation - Aviation générale Aircraft Maintenance and Manufacturing - Maintenance et construction des aéronefs		

<p style="text-align: center;">BUSINESS DOCUMENTS</p> <p>NOTICE</p> <p>Transport Canada Civil Aviation will not undertake a quality assurance role with regard to any form or document submitted in application for a service. Documentation that contains errors or does not meet regulatory requirements will be returned for correction.</p> <p>Delays thus incurred are the sole responsibility of the applicant.</p> <p>Proprietorship</p> <p>If applicable state firm name of proprietorship and furnish copy of firm name registration.</p> <p>Partnership</p> <p>If applicable state firm name and style of partnership and furnish copy of partnership registration.</p> <p>Corporations</p> <p>Furnish a copy of the Company's Charter or Letters Patent of Incorporation and any amendments. If incorporated under the laws of a province which issues only a Certificate of Incorporation, a copy of such certificate must be accompanied by a copy of the Memorandum and Articles of Association.</p> <p>Affidavit</p> <p>The ownership and citizenship requirements shall be verified by affidavit.</p>	<p style="text-align: center;">DOCUMENTS D'AFFAIRES</p> <p>AVIS</p> <p>Transports Canada, Aviation civile ne procédera pas à une assurance de la qualité de tout formulaire ou de tout document soumis avec une demande de service. La documentation erronée ou ne répondant pas aux exigences réglementaires sera retournée pour que les corrections nécessaires soient apportées.</p> <p>Tout retard occasionné par une telle démarche incombera au demandeur.</p> <p>Droit de propriété</p> <p>Selon le cas, déclarer la raison sociale de la société qui a le droit de propriété et fournir une copie de l'enregistrement de la raison sociale.</p> <p>Société en nom collectif</p> <p>Selon le cas, déclarer la raison sociale de la société et le type de société en nom collectif et fournir une copie de l'enregistrement des sociétés en noms collectifs.</p> <p>Société par actions</p> <p>Fournir une copie de la charte ou des lettres patentes de la société constituée ainsi que de toutes les modifications effectuées. Si celle-ci est constituée en vertu des lois d'une province qui ne fournit qu'un certificat de constitution, une copie de ce certificat doit être accompagnée de la note de service et des statuts d'association.</p> <p>Déclaration écrite</p> <p>Les exigences de propriété et de citoyenneté devraient être vérifiées au moyen d'une déclaration écrite.</p>
--	---

Formulaire 26-0440 — Opérations de travail aérien

1. Le formulaire doit être rempli et signé par la personne dûment autorisée par l'exploitant aérien à effectuer la demande. Il doit aussi être vérifié et signé par les divisions de la Sécurité des aérodromes, de la M&CA et de l'Aviation commerciale et d'affaires.
2. Le formulaire fournit toute l'information nécessaire pour le SINCA. Consulter les documents d'information sur les entrées du SINCA pour obtenir plus de renseignements concernant les formulaires 26-0045, 26-0046, 26-0047, 26-0048 et 24-0070.
3. Lorsque vous autorisez l'exploitation des opérations de travail aérien sur un CEA, veuillez préciser les types de services autorisés.

Certificat d'exploitation aérienne
26-0440 - travail aérien
Formulaire 26-0440

Transport Canada / Transports Canada		File No. - Dossier n° 5258 - 5260 -						
AIR OPERATOR CERTIFICATE APPLICATION AERIAL WORK		DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE TRAVAIL AÉRIEN						
1. Name of Applicant - Nom du demandeur		Address - Adresse						
Telephone No. - N° de téléphone								
2. (a) Airport/Aérodrome - Aéroport/Aérodrome (Name and Geographic Coordinates - Toponyme et les coordonnées géographiques) - Identifier/Identificateur								
Aerodrome registered / Aérodrome enregistré <input type="checkbox"/> Yes / Oui <input type="checkbox"/> No / Non		Airport - Aéroport <input type="checkbox"/> Public <input type="checkbox"/> Private / Privé <input type="checkbox"/> Day / Jour <input type="checkbox"/> Night / Nuit <input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> IFR						
Reg. No. / N° Enr. <input type="text"/> Dated / Daté <input type="text"/>	Cert. No. / N° Cert. <input type="text"/> Dated / Daté <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> Land / Terre ferme <input type="checkbox"/> Water / Plan d'eau <input type="checkbox"/> Ice / Sur glace <input type="checkbox"/> Heliport						
(b) Name of aerodrome or airport operator - Nom de l'exploitant de l'aérodrome ou de l'aéroport		Telephone No. - N° de téléphone						
(c) Uncertified aerodrome, not in CFS, give runway details - Aérodrome non agréé, non dans le CSV, indiquez les détails de la piste - (with/avec Lat. & long.)								
Aerodrome facilities - Installations à l'aérodrome <input type="checkbox"/> ATC tower / Tour de contrôle <input type="checkbox"/> FSS <input type="checkbox"/> Weather briefing / Exposé météorologique		Navigational and landing aids - Aides à la navigation et aux atterrissages <input type="checkbox"/> ILS <input type="checkbox"/> NDB <input type="checkbox"/> VOR <input type="checkbox"/> PAR <input type="checkbox"/> ASR <input type="checkbox"/> Other / Autre						
3. <input type="checkbox"/> Aerial Work / Travail aérien Select the type aerial work, by number, as referred on the reverse of this form. / Sélectionnez, par numéro, le type de travail aérien mentionné au verso de cette formule.								
4. Flight Instruments in accordance to - Instruments de vol conformément aux								
Type of Aircraft / Type d'aéronef	Marks / Marques	Radio Equipment / Equipement de radio	IFR CAR/RAC 605.18		VFR OTT CAR/RAC 605.15		VFRF Night/Nuit CAR/RAC 605.16	
			Yes - Oui	No - Non	Yes - Oui	No - Non	Yes - Oui	No - Non
5. Operations Manager - Gestionnaire opérations		Chief Pilot - Pilote en chef	Person Responsible - Maintenance Control System / Personne responsable - Système de contrôle de la maintenance					
Name - Nom	No./N° de licence	Name - Nom	No./N° de licence	Name - Nom	No./N° de licence			
6. Name, address, Approval No. of Approved Maintenance Organization - Nom, adresse, n° d'agrément de l'Organisme de maintenance agréé								
7. The Maintenance Control Manual has been submitted for approval / Le manuel de contrôle de la maintenance a été présenté pour approbation <input type="checkbox"/> Yes - Oui <input type="checkbox"/> No - Non			Date submitted / Date de présentation					
I certify that the above data is correct.				J'atteste que les renseignements ci-dessus sont exacts.				
Date	Signature <small>(of person duly authorized to execute this application on behalf of the air operator / de la personne dûment autorisée à exécuter cette demande au nom de l'exploitant aérien)</small>					Title - Titre		
FOR DEPARTMENT OF TRANSPORT USE - À L'USAGE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS								
The information provided in section 2 is correct.				L'information présentée à la partie 2 est correcte.				
Aerodrome Safety - Sécurité des aérodromes				Date				
The Approval Maintenance Organization referred to in section 6 holds the appropriate Categories and Ratings. The information relating to maintenance meets the CAR 706 requirements.				L'Organisme de maintenance agréé mentionné à l'article 6 détient les catégories et qualifications appropriées. Les renseignements relatifs à la maintenance satisfont aux exigences du RAC 706.				
Aircraft Maintenance and Manufacturing - Maintenance et construction des aéronefs				Date				
Facilities, equipment, personal qualifications and operations manual, if applicable, have been inspected and approved and are adequate for the proposed operations.				Les installations, l'équipement, les qualifications du personnel et le manuel d'exploitation, (selon le cas), ont été vérifiés, et approuvés et conviennent à l'exploitation proposée.				
Commercial and Business Aviation - Aviation commerciale et d'affaires				Date				

26-0440 (0205-02)



Certificat d'exploitation aérienne Formulaire [26-0440](#)

NOTICE

Transport Canada Civil Aviation will not undertake a quality assurance role with regard to any form or document submitted in application for a service. Documentation that contains errors or does not meet regulatory requirements will be returned for correction.

Delays thus incurred are the sole responsibility of the applicant.

AVIS

Transports Canada, Aviation civile ne procédera pas à une assurance de la qualité de tout formulaire ou de tout document soumis avec une demande de service. La documentation erronée ou ne répondant pas aux exigences réglementaires sera retournée pour que les corrections nécessaires soient apportées.



Tout retard occasionné par une telle démarche incombera au demandeur.

1. Aerial Advertising
Publicité aérienne
2. Aerial Construction
Construction à moyen d'aéronefs
3. Aerial Inspection and Surveillance
Inspection et surveillance aérienne
4. Aerial Harvesting
Récolte aérienne
5. Aerial Mapping
Cartographie aérienne
6. Aerial Photography
Photographie aérienne
7. Aerial Sightseeing
Excursion aérienne
8. Aerial Spraying
Pulvérisation aérienne
9. Aerial Surveying
Levé topographique aérien
10. External Load
Charge externe
11. Fire Fighting
Lutte contre incendie
12. Flight Training
Formation au pilotage
13. Forest Fire Management
Gestion des incendies de forêt
14. Glider Tower
Remorquage de planneurs
15. Heli-logging
Hélicabardage
16. Human Organs
Organes humains
17. Parachute Jumping
Sauts en parachute
18. Wild Life Management
Gestion de la faune

Formulaire 26-0448 — Autorisation de transport de passagers - Sécurité des cabines

1. Lorsqu'il est requis, ce formulaire sert à la délivrance d'un premier CEA ou à apporter des modifications à ce certificat.
2. L'inspecteur préparera des documents d'agrément à partir des éléments indiqués sur ce formulaire. Ces documents d'agrément varieront selon la demande.
3. L'exploitant aérien doit remplir la colonne "À l'usage du requérant" et signer le formulaire avant de le soumettre.
4. Les éléments qui ne nécessitent pas l'approbation de TC doivent être évalués à partir de la norme pertinente énoncée dans les *Normes de service aérien commercial* afin d'assurer la conformité avec les exigences minimales.
5. L'inspecteur de la Sécurité des cabines dans la région ou à la base ou au centre de service passera en revue chaque élément demandé et indiquera la date à laquelle l'élément a été approuvé ou a rencontré les normes.
6. L'exploitant aérien informera TC lorsque l'aéronef sera prêt pour l'inspection.
7. Les dates et l'emplacement de la formation des agents de bord seront exigés afin que des dispositions soient prises pour l'inspection du programme de formation.
8. Il incombe à l'exploitant aérien de veiller à ce que tous les manuels de la compagnie soient cohérents et comportent les renvois appropriés.
9. Lorsque tous les éléments auront été approuvés et évalués de manière à satisfaire aux exigences, l'inspecteur signera le formulaire, confirmant ainsi que toutes les exigences de la Sécurité des cabines ont été satisfaites.
10. L'Aviation commerciale et d'affaires signera aussi ce formulaire lorsqu'il sera transmis par une région. Pour sa part, l'Inspection des entreprises de transport aérien signera le formulaire lorsqu'il sera transmis par une base ou un centre de service.
11. L'information sur le personnel clé de la Sécurité des cabines pour le SINCA est dérivée de ce formulaire.

Certificat d'exploitation aérienne
26-0048 – Autorisation de transport de passagers - Sécurité des cabines
Formulaire 26-0448

 Transport Canada / Transports Canada	AIR OPERATOR CERTIFICATE APPLICATION - PASSENGER CARRYING AUTHORITY - CABIN SAFETY	DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE - AUTORISATION DE TRANSPORT DE PASSAGERS - SÉCURITÉ DES CABINES	FOR TC USE - À L'USAGE DE TC File No. - Dossier n° 5258 - 5260 - <input type="checkbox"/> Initial <input type="checkbox"/> Amendment Modification Date (Y/A-M-D/J)	
Name of Air Operator - Nom de l'exploitant aérien		Base		
Address and Telephone No. - Adresse et n° de téléphone				
APPLICANT'S USE À L'USAGE DU RÉQUÉRANT		FOR TC USE À L'USAGE DE TC		
		Date (Y/A-M-D/J)	Meets Stand. Rec. normes (Y/A-M-D/J)	
		Approved Approuvé (Y/A-M-D/J)		
ALL OPERATIONS - TOUTES OPÉRATIONS				
Safety Features Cards for these Aircraft Types: Cartes de mesures de sécurité pour ces types d'aéronefs				
1.	2.	3.	not - non applicable	
Passenger and Cabin Safety Procedures Procédures de sécurité des passagers et dans la cabine	R-		not - non applicable	
Briefing of Passengers Exposé donné aux passagers	R-		not - non applicable	
Aircraft Inspection Inspection d'aéronef			not - non applicable	
OPERATIONS WITH FLIGHT ATTENDANTS - OPÉRATIONS AVEC AGENTS DE BORD				
Flight Attendant Manager Qualifications Qualifications du Gestionnaire des agents de bord	R-		not - non applicable	
Flight Attendant Training Program - (See note on back) Programme de Formation des agents de bord - (Voir Note au verso)	(A) <input type="checkbox"/> Initial (B) <input type="checkbox"/> Annual Annual	A B	not - non applicable	
Flight Attendant Training Syllabus (See note on back) Programme de cours des agents de bord - (Voir Note au verso)	(A) <input type="checkbox"/> Initial (B) <input type="checkbox"/> Annual Annual	A B	not - non applicable	
Line Indoctrination Training Formation de Qualification en ligne	R-		not - non applicable	
Record Keeping System for Training and Qualifications Système de mise à jour de dossiers de formation et de qualifications	R-		not - non applicable	
Instructor Qualifications Qualifications d'instructeur	R-		not - non applicable	
Training Facilities Installations de formation	R-		not - non applicable	
Cabin Emergency Evacuation Trainer Cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence	R-		not - non applicable	
Flight Attendant Manual - (See Note on back) Manuel de l'agent de bord - (Voir Note au verso)	R-		not - non applicable	
Flight Attendant Stations Postes d'agent de bord	R-		not - non applicable	
Minimum Number of Flight Attendants per Aircraft Type Nombre minimal d'agents de bord selon le type d'aéronef	R-		not - non applicable	
Carry-on Baggage Control Program Programme de contrôle de baggages de cabine	R-		not - non applicable	
I understand that the above information is correct.		Je comprends que les renseignements ci-dessus sont exacts.		
Date (Y/A-M-D/J)	Signature <small>(of person duly authorized to execute this application on behalf of the air operator) (de la personne dûment autorisée à exécuter cette demande au nom de l'exploitant aérien)</small>	Title - Titre		
This confirms that all the Cabin Safety requirements have been met.		FOR TC USE À L'USAGE DE TC	La présente confirme que toutes les exigences de sécurité de cabines ont été rencontrées.	
Date (Y/A-M-D/J)		Cabin Safety Inspector - Inspecteur de la sécurité des cabines		
Date (Y/A-M-D/J)		Airline Inspection - Inspection des entreprises de transport aérien		
		Commercial and Business Aviation Aviation commerciale et d'affaires		
26-0448 (0205-02)		INSTRUCTIONS (see back - au verso)	NOTE (see back - au verso)	
				

Certificat d'exploitation aérienne
Instructions
Formulaire 26-0448

INSTRUCTIONS

NOTICE

Transport Canada Civil Aviation will not undertake a quality assurance role with regard to any form or document submitted in application for a service. Documentation that contains errors or does not meet regulatory requirements will be returned for correction.

Delays thus incurred are the sole responsibility of the applicant.

1. This form is used for the initial issue and / or amendment of an air operator certificate (AOC) and the addition of a new aircraft type to the air operator certificate.
2. Coordination is required with the Cabin Safety Division whenever there are requirements to amend or issue an AOC or an operation specification pertaining to Cabin Safety.
3. The shaded areas are for TC use only. The applicant completes the white area of the form.
4. At the top right-hand of the form, the inspector enters the file numbers, whether this form is for initial issuance of an AOC or an amendment to an existing AOC and the date that the form was received from the applicant.
5. The applicant enters the name, address, and base of the air operator.
6. The applicant enters the aircraft type(s) and the date on which the safety features' cards were submitted.
7. For each line entry, the applicant enters the date submitted and a reference(R) to where the information relative to the item is located (i.e., Flight Operations Manual, Chapter 4, pages 3-6; Flight Attendant Manual, Chapter 3 section 3.8; Agent's Handbook sections 5.6 - 6.7) or attaches a copy of the item with the form.
8. For each line entry, the inspector enters the date on which the information was evaluated and determined to either meet the standards or was approved.
9. The applicant signs the form attesting to the correctness of the information.
10. The Cabin Safety Inspector signs the form confirming that all cabin safety requirements have been met before the applicable Airline Inspection or Commercial and Business Aviation division signs off.

AVS

Transports Canada, Aviation civile ne procédera pas à une assurance de la qualité de tout formulaire ou de tout document soumis avec une demande de service. La documentation erronée ou ne répondant pas aux exigences réglementaires sera retournée pour que les corrections nécessaires soient apportées.

Tout retard occasionné par une telle démarche incombera au demandeur.

1. Ce formulaire sert à la délivrance d'un premier certificat d'exploitation aérienne (CEA) et/ou à la modification de ce certificat et pour l'ajout d'un nouveau type d'aéronef au certificat d'exploitation aérienne.
2. On doit coordonner avec la division des Normes relatives à la sécurité des cabines lorsqu'il est nécessaire de modifier ou de délivrer un CEA ou une spécification d'exploitation se rapportant à la Sécurité des cabines.
3. La partie ombrée est à l'usage de TC. Le requérant doit remplir les parties du formulaire qui ne sont pas ombrées.
4. L'inspecteur doit entrer les numéros des dossiers à la partie droite du haut du formulaire, soit si ce formulaire est utilisé pour la délivrance initiale ou pour la modification d'un présent CEA ainsi que la date de la réception de ce formulaire du requérant.
5. Le requérant doit entrer le nom, l'adresse et la base de l'exploitant.
6. Le requérant doit entrer les types d'aéronefs et la date que les cartes de mesures de sécurité ont été soumises.
7. Le requérant doit entrer sur chaque ligne la date et la référence(R) d'où provient l'information relative à l'élément (i.e., Chapitre 4, pages 3-6 du Manuel de vol de l'aéronef; Chapitre 3, article 3.8 du Manuel de l'agent de bord; les articles 5.6 - 6.7 du Manuel d'agent) ou y attacher une copie des éléments à ce formulaire.
8. L'inspecteur doit entrer sur chaque ligne la date que l'information a été évaluée et déterminée qu'elle rencontre les normes ou qu'elle a été approuvée.
9. Le requérant signe le formulaire attestant l'exactitude de l'information.
10. L'inspecteur de la sécurité des cabines signe le formulaire confirmant que tous les exigences de sécurité des cabines sont rencontrées avant que la division applicable des Entreprises de transport aérien ou de l'Aviation commerciale et d'affaires signe ce formulaire.

NOTES

1. Flight attendant training may not commence until the **Flight Attendant Training Program** has received written conditional approval and the **Flight Attendant Manual** has received written approval.
 2. **Annual Flight Attendant Training Syllabus and Program** do not require approval during the Initial Certification process. The documents must be submitted for review and approval no later than 90 days before Annual training is due.
 3. For operations with flight attendants and depending on the complexity of the operation or the documents:
 - (a) the certification process for an **initial** air operator certificate can take between 60 to 90 days to complete from the date the documents are received;
 - (b) the certification process to **amend** an air operator certificate can take between 30 to 60 days to complete from the date the documents are received.
1. La formation d'agent de bord ne débutera avant que le **Programme de Formation des agents de bord** n'ait reçu une approbation conditionnelle par écrit et que le **Manuel de l'agent de bord** n'ait reçu une approbation par écrit.
 2. Le **Programme de cours et de formation des agents de bord annuel** ne requiert pas d'approbation lors du processus initial d'agrément. Ces documents doivent être soumis pour révision et approbation 90 jours avant la date d'échéance de la formation annuelle.
 3. Pour les exploitations avec agents de bord et selon la complexité de l'exploitation ou des documents :
 - a) dans le cas d'un **premier** certificat d'exploitation aérienne, le processus d'agrément peut prendre de 60 à 90 jours à partir de la date où les documents ont été reçus ;
 - b) dans le cas d'une **modification** à un certificat d'exploitation aérienne, le processus d'agrément peut prendre de 30 à 60 jours à partir de la date où les documents ont été reçus.

Formulaire 24-0070 — Demande pour approbation d'un organisme de maintenance

1. Ce formulaire permet de demander l'autorisation d'avoir recours aux services d'un organisme de maintenance agréé (OMA) pour assurer la maintenance des aéronefs du demandeur.
2. Lorsque, aux termes du chapitre 573 du *Manuel de navigabilité*, un exploitant aérien se qualifie en tant qu'organisme de maintenance agréé (OMA), le formulaire 24-0070 signé constitue la preuve d'approbation des installations de maintenance, du matériel et du personnel.
3. La région doit s'assurer que des copies des lettres d'approbation pour les OMA et les MCE sont versées au dossier 5260 avant la délivrance du CEA.
4. Le formulaire fournit tous les renseignements nécessaires pour le SINCA en ce qui concerne le personnel et le MCE.

**Demande pour approbation d'un
24-0070 - Organisme de maintenance
Formulaire 24-0070**

Transport Canada / Transports Canada		APPLICATION FOR APPROVAL OF A MAINTENANCE ORGANIZATION DEMANDE D'AGRÉMENT D'ORGANISME DE MAINTENANCE	
1 NAME OF APPLICANT - NOM DU DEMANDEUR		3 TYPE OF APPLICATION - GENRE DE DEMANDE <input type="checkbox"/> INITIAL ORIGINALE <input type="checkbox"/> AMENDMENT MODIFICATION	
2 ADDRESS - ADRESSE		4 APPROVAL NUMBER - NUMÉRO D'AGRÉMENT	
		POSTAL - CODE - POSTAL	TELEPHONE NO. - N° DE TÉLÉPHONE
		FAX NO - N° DE TÉLÉCOPIEUR	
5 RATINGS - SPÉCIALITÉS <input type="checkbox"/> AIRCRAFT AÉRONEF <input type="checkbox"/> PROPELLERS HÉLICES <input type="checkbox"/> AVIONICS AVIONIQUE <input type="checkbox"/> STRUCTURES CELLULES <input type="checkbox"/> COMPONENTS COMPOSANTS <input type="checkbox"/> WELDING SOUDURE <input type="checkbox"/> ENGINES MOTEURS <input type="checkbox"/> OTHER AUTRE <input type="checkbox"/> NONDESTRUCTIVE TESTING ESSAIS NON DESTRUCTIFS		6 DETAILS REGARDING RATINGS REQUESTED (FOR AIRCRAFT, SPECIFY TYPE) DÉTAILS CONCERNANT LES SPÉCIALITÉS DEMANDÉES (POUR AÉRONEF, PRÉCISER LES TYPES)	
7 MANAGEMENT PERSONNEL (ATTACH RÉSUMÉS) - PERSONNEL DE GESTION (JOINDRE C.V.) DIRECTOR OF MAINTENANCE DIRECTEUR DE MAINTENANCE _____ QUALITY MANAGER RESPONSABLE DE LA QUALITÉ _____ PRODUCTION MANAGER RESPONSABLE DE LA PRODUCTION _____		8 MAINTENANCE PERSONNEL (MINIMUM NUMBERS) PERSONNEL D'ENTRETIEN (NOMBRE MINIMUM) LICENSED AMES TITULAIRES D'UNE LICENCE TEA _____ TECHNICIANS TECHNICIENS _____ TECHNICAL SUPPORT SOUTIEN TECHNIQUE _____	
9 DECLARATION: THE ABOVE INFORMATION AND THAT CONTAINED IN THE MAINTENANCE CONTROL MANUAL AND OTHER SUPPORTING DOCUMENTATION IS A TRUE AND ACCURATE DESCRIPTION OF THE ORGANIZATION. DECLARATION: LES RENSEIGNEMENTS DONNÉS CI-DESSUS, AINSI QUE CEUX CONTENUS DANS LE MANUEL DE CONTRÔLE DE LA MAINTENANCE ET DANS LES AUTRES DOCUMENTS PERTINENTS DÉCRIVENT L'ORGANISME AVEC EXACTITUDE ET FIDÉLITÉ. CORRESPONDENCE IS REQUESTED IN _____ LANGUE UTILISÉE DANS LA CORRESPONDANCE <input type="checkbox"/> ENGLISH ANGLAIS <input type="checkbox"/> FRENCH FRANÇAIS (NAME AND TITLE OF PERSON AUTHORIZED TO SIGN ON BEHALF OF THE ORGANIZATION) (NOM ET FONCTION DE LA PERSONNE HABILITÉE À SIGNER AU NOM DE L'ORGANISME) _____ DATE _____			
DOT USE ONLY - RÉSERVÉ AU MDT			
10 EVALUATION OF PROPOSED MAINTENANCE CONTROL SYSTEM ÉVALUATION DE LA PROPOSITION DE PROGRAMME DE CONTRÔLE DE LA MAINTENANCE <input type="checkbox"/> MAINTENANCE CONTROL MANUAL MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE <input type="checkbox"/> MANAGEMENT PERSONNEL PERSONNEL DE GESTION <input type="checkbox"/> MAINTENANCE PERSONNEL PERSONNEL DE MAINTENANCE <input type="checkbox"/> QUALITY ASSURANCE SYSTEM PROGRAMME DE CONTRÔLE DE LA QUALITÉ <input type="checkbox"/> TRAINING PROGRAM PROGRAMME DE FORMATION <input type="checkbox"/> FACILITIES INSTALLATIONS <input type="checkbox"/> EQUIPMENT ÉQUIPEMENT <input type="checkbox"/> SUBCONTRACTS SOUS-TRAITANCE THE PROPOSED MAINTENANCE CONTROL SYSTEM MEETS THE REQUIREMENTS OF THE AIRWORTHINESS MANUAL LA PROPOSITION DE PROGRAMME DE CONTRÔLE DE LA MAINTENANCE EST CONFORME AUX EXIGENCES DU MANUEL DE NAVIGABILITÉ AIRWORTHINESS INSPECTOR INSPECTEUR DE LA NAVIGABILITÉ _____ DATE _____		11 RECOMMENDATION: THE ORGANIZATION HAS BEEN INSPECTED (SEE SEPARATE INSPECTION REPORT) AND IS RECOMMENDED FOR APPROVAL WITH THE FOLLOWING RATINGS. RECOMMANDATION: L'ORGANISME A FAIT L'OBJET D'UNE INSPECTION (VOIR LE RAPPORT DISTINCT) ET NOUS RECOMMANDONS QU'IL SOIT AGRÉÉ DANS LES DOMAINES SUIVANTS: DETAILS (FOR AIRCRAFT, SPECIFY TYPE) DÉTAILS (POUR AÉRONEF, PRÉCISER LES TYPES) <input type="checkbox"/> AIRCRAFT AÉRONEF <input type="checkbox"/> AVIONICS AVIONIQUE <input type="checkbox"/> COMPONENTS COMPOSANTS <input type="checkbox"/> ENGINES MOTEURS <input type="checkbox"/> NONDESTRUCTIVE TESTING ESSAIS NON DESTRUCTIFS <input type="checkbox"/> PROPELLERS HÉLICES <input type="checkbox"/> STRUCTURES CELLULES <input type="checkbox"/> WELDING SOUDURE <input type="checkbox"/> OTHER AUTRE AIRWORTHINESS INSPECTOR INSPECTEUR DE LA NAVIGABILITÉ _____ DATE _____	

24-0070 (07-93)

Canada

4.11 UTILISATION DES AÉRODROMES DU MDN OU DU RÉSEAU DEW

1. Les demandes en vue d'obtenir ou de modifier un CEA et qui supposent l'utilisation d'aérodromes du MDN ou du réseau DEW ne seront pas traitées avant que le requérant ait obtenu l'autorisation d'utiliser ces aérodromes. Les demandes en ce sens devront être transmises par la région au:

Disponibilité Opérationnelle - Opérations A 3
Répertoire du Quartier général de la première division
aérienne du Canada, C.P. 1700
Forces de la station
Winnipeg (Manitoba)
R3J 3Y5

TÉLÉCOPIEUR : (204) 833-2717
TÉLÉPHONE : (204) 833-2500 ext. 2022

2. Par la suite, la région devra aviser l'exploitant aérien de l'approbation ou du refus du MDN.

4.12 REDEVANCES RELIÉES AUX CEAS ET AUX CEAS DIVISÉS

1. Conformément à l'annexe des articles 104.01 et 104.02 du *RAC*, les redevances reliées à la délivrance de CEAs doivent être payées au bureau régional et ils seront ensuite crédités au numéro du centre de responsabilité approprié.
2. Les redevances doivent être acquittées sous le bon numéro de responsabilité et à l'aide de la bonne source de revenus. La date de réception des redevances et le numéro du livre de caisse doivent être indiqués sur le formulaire 26-0049, aux fins de référence. La documentation relative aux CEAs temporaires doit préciser que les redevances ont été acquittées.
3. Lorsqu'un exploitant aérien exploitant son service aérien sous la sous-partie 705 présente, auprès du bureau régional, une demande pour exploiter un gros avion qui est sous la juridiction de la division d'Inspection des entreprises de transport aérien (AARXD) et que par la suite le bureau régional demande à AARXD de prendre le contrôle opérationnel du gros avion, ceci est considéré comme un "CEA divisé" à la demande de TC et non pas par l'exploitant. Selon le présent cas, les redevances reliées à ce CEA seront pour une modification et non pas pour la délivrance initiale d'un CEA.
4. Lorsqu'un exploitant, qui effectue des opérations en vertu des sous-parties 702, 703 ou 704 du *RAC*, (a) ajoute un gros aéronef à son CEA ou (b) lorsqu'un exploitant effectue des opérations en vertu des sous-parties 702, 703 ou 704 du

RAC, il change de catégorie et il doit obtenir une nouvelle certification pour la nouvelle exploitation puisque que cette action est considérée en termes réglementaires comme une autorisation d'un type complètement nouveau de service aérien commercial. Par conséquent, dans le premier cas, les redevances relatives à l'addition d'un gros aéronef au CEA de ce transporteur aérien seront perçues en vertu de la partie IV de la grille tarifaire de l'article 104.01 du *RAC* et, dans le second cas, elles seront perçues en vertu de l'article 8, Partie VII de l'annexe de l'article 104.01 du *RAC*.

REMARQUE: En vue d'indiquer clairement qu'il s'agit d'un nouveau type de service aérien commercial, la date d'agrément paraissant sur l'écran du CEA doit être modifiée pour indiquer la date réelle de la modification dans le SINCA. Le CEA modifié délivré portera ainsi une nouvelle date d'agrément indiquant quand l'exploitant aérien a reçu un agrément pour un niveau plus élevé.

4.13 PAIEMENT ANTICIPÉ DES REDEVANCES POUR LA DÉLIVRANCE INITIALE D'UN CEA

But

1. Cette politique traite du recouvrement des coûts engagés par TC au cours du processus d'agrément d'un exploitant aérien qui demande un CEA, que le processus nécessaire à l'octroi d'un CEA soit terminé ou non et que ce CEA soit délivré ou non.

Contexte

2. Il est arrivé souvent que TC ait, dans le passé, consacré des ressources coûteuses pour l'agrément d'un exploitant aérien et que cet exploitant aérien annule sa demande, souvent juste avant ou après la délivrance du CEA. Il en résulte des mois de travail et des frais inutiles, éliminant ainsi les ressources pour d'autres tâches qui auraient été plus profitables. Par conséquent, le *Manuel de politiques et de procédés financiers* (TP117) est modifié de façon à inclure l'exigence pour les nouveaux exploitants aériens et pour ceux à risques élevés de fournir un dépôt de garantie pour les frais prévus pour les services reçus de TC. Cette politique complète la politique actuelle de recouvrement des coûts et inclut les frais relatifs à l'agrément des nouveaux entrants. De plus, on a approuvé un nouveau taux pour les redevances qui correspondrait mieux aux frais engagés. On a examiné diverses manières de recueillir et de gérer les dépôts de garantie afin de trouver celle qui soit la plus efficace et la plus efficiente et afin d'alléger le fardeau administratif. Il a été conclu que l'exigence pour les nouveaux entrants de payer à l'avance des redevances pour un CEA, avant que tout travail

relatif à l'agrément n'ait débuté, serait la meilleure façon de procéder. Si le travail relatif à l'agrément n'a jamais débuté, le paiement anticipé des redevances doit être remboursé au requérant.

Procédure

1. Au cours des discussions préliminaires avec le requérant, le gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires ou le Chef, Inspection des entreprises de transport aérien (AARXD), doit informer ce dernier des redevances, non remboursables, qui s'appliqueront et qui devront être payées à l'avance. De plus, il doit préciser clairement au requérant que TC ne débutera pas le processus d'agrément, comme, entre autres, la révision des manuels, des programmes de formation et de la gestion du personnel, tant que les redevances n'auront pas été payées. Il ne faut pas oublier que les coûts récupérables associés à l'agrément, comme les inspections, les contrôles de la compétence du pilote et les inspections des aéronefs, ne sont pas inclus dans les redevances. C'est à l'exploitant aérien que revient la responsabilité de payer à temps et de manière acceptable, s'il désire obtenir un CEA avant la date prévue pour le début des opérations. En outre, il faut effectuer le paiement complet en un seul versement, et les paiements partiels ne sont pas acceptés.
2. La confirmation de la réception des redevances dépendra de la méthode utilisée pour le paiement et de la coordination avec l'agent financier pertinent. Par exemple, si le chèque non certifié n'a pas été approuvé, le gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires ou le chef, Inspection des entreprises de transport aérien (AARXD), peut en être informé et le processus d'agrément sera alors interrompu. Il est recommandé que les agents respectifs soient informés de cette politique avant qu'elle ne soit mise en vigueur.
3. Lorsqu'un CEA est divisé, à la demande de TC, les redevances devraient correspondre à ce qu'il en coûte pour faire modifier un CEA.

4.14 DÉLIVRANCE DE CEAS ET DE SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION TEMPORAIRES ET DÉLÉGATION DE POUVOIRS

1. Étant donné que les régions ont désormais les pouvoirs voulus pour délivrer des CEAs avec le SINCA, les CEAs et les spécifications d'exploitation temporaires ne seront délivrés que rarement.
2. Toutefois, si un document ne peut être délivré en raison de problèmes techniques avec le SINCA, il sera possible de délivrer un document temporaire, pourvu que l'exploitant aérien satisfasse à toutes les exigences réglementaires.
3. Des exemples de CEAs et de spécifications d'exploitation temporaires se trouvent aux pages 41 à 44.

Délégation de pouvoirs

1. En vertu de la Délégation ministérielle de pouvoirs, l'Annexe H-13, le surintendant régional, Agrément et l'Annexe H-3, le surintendant, Centre d'Ottawa - Agrément sont autorisés à *délivrer un «certificat d'exploitation aérienne et toute modification connexe attestant que l'exploitant aérien s'est conformé aux conditions et aux spécifications du certificat d'exploitation aérienne qui lui a été délivré par le Ministre»*.
2. Avant de délivrer un CEA ou une spécification d'exploitation temporaire à un exploitant aérien, le document doit mentionner les conditions relatives à sa délivrance et sa période de validité ne doit pas dépasser 60 jours.

3. La formulation des spécifications d'exploitation temporaires doit être la même que celle employée sur les spécifications d'exploitation produites par le SINCA.

4. La procédure relative à la délivrance d'autorisations temporaires doit être utilisée seulement dans des cas exceptionnels et ne doit pas devenir pratique courante.

REMARQUE: Le type de papier à être utilisé pour les CEAs doit être de la couleur blanche/crème, de Parchement Krypton et fabriqué soit par DOMTAR ou soit par Spexel 0812.

4.15 SIGNATURE - CEAs ET SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATIONS TEMPORAIRES

1. Seules les personnes autorisées peuvent signer, «POUR LE MINISTRE DES TRANSPORTS», les CEAs et les spécifications d'exploitation temporaires.
2. Veuillez ajouter le texte suivant à la lettre d'accompagnement concernant le CEA temporaire, s'il y a lieu. «Les services aériens commerciaux autorisés par le présent CEA ne peuvent être offerts à moins que la compagnie ne possède une licence valide et en vigueur, délivrée par l'*Office des transports du Canada*».

REMARQUE: De plus, si l'espace le permet, la personne déléguée doit signer, inscrire son titre et la mention «*pour le ministre des Transports*», comme suit :

S. Jones
La personne régionale déléguée

pour le ministre des Transports

4.16 EXEMPLES DE MESSAGES ET DE LETTRES CONCERNANT LA DÉLIVRANCE DE CEAS ET DE SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION TEMPORAIRES

FORMAT LETTRE

CEA

(Nom de l'exploitant aérien)
(Adresse)

(Monsieur), (Madame):

En attendant la délivrance du document officiel, la présente lettre constitue votre certificat d'exploitation aérienne temporaire, valide pour une période de 60 jours (soit du au), et vous autorise à exploiter un service aérien commercial (intérieur ou d'opération de travail aérien) à partir de la base située à (nom de l'aéroport, de l'adacport, de l'héliport ou de l'hydrobase) avec (des avions ou de giravions) selon (spécifier les conditions d'exploitation) et sous réserve des conditions suivantes : (utiliser la liste des conditions générales mentionnées sur la plus récente version du certificat d'exploitation aérienne).

Signature

S. Jones
La personne régionale déléguée

_____ pour le ministre des Transports

FORMAT MESSAGE

CEA temporaire

(Nom de l'exploitant aérien)
(Adresse)

(NUMÉRO DU MESSAGE). EN ATTENDANT LA DÉLIVRANCE DU DOCUMENT OFFICIEL, LA PRÉSENTE LETTRE CONSTITUE VOTRE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE TEMPORAIRE, VALIDE POUR UNE PÉRIODE DE 60 JOURS (SOIT DU AU), ET VOUS AUTORISE À EXPLOITER UN SERVICE AÉRIEN COMMERCIAL (INTÉRIEUR OU OPÉRATIONS DE TRAVAIL AÉRIEN) À PARTIR DE LA BASE SITUÉE À (NOM DE L'AÉROPORT, DE L'ADACPORT, DE L'HÉLIPORT OU DE L'HYDROBASE) AVEC (DE TYPES D'AVIONS OU DE GIRAVIONS) SELON (SPÉCIFIER LES CONDITIONS D'EXPLOITATION) ET SOUS RÉSERVE DES CONDITIONS SUIVANTES : (LISTE DES CONDITIONS GÉNÉRALES MENTIONNÉES SUR LA PLUS RÉCENTE VERSION DU CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE).

Signature

S. Jones
La personne régionale déléguée

_____ pour le ministre des Transports

FORMAT LETTRE

Spécification d'exploitation temporaire

(Nom de l'exploitant aérien)
(Adresse)

(Monsieur), (Madame):

En attendant la délivrance du document officiel, la présente lettre constitue une spécification d'exploitation temporaire qui doit être ajoutée au certificat d'exploitation aérienne n° ..., du ... et est valide pour une période de 60 jours, soit du ... au (préciser l'objet de la spécification.)

Signature

S. Jones
La personne régionale déléguée

_____ pour le ministre des Transports

FORMAT MESSAGE

Spécification d'exploitation temporaire

(Nom de l'exploitant aérien)
(Adresse)

(NUMÉRO DU MESSAGE). EN ATTENDANT LA DÉLIVRANCE DU DOCUMENT OFFICIEL, LA PRÉSENTE LETTRE CONSTITUE UNE SPÉCIFICATION D'EXPLOITATION TEMPORAIRE QUI DOIT ÊTRE AJOUTÉE AU CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE N^o ..., DU ... ET EST VALIDE POUR UNE PÉRIODE DE 60 JOURS, SOIT DU ... AU (PRÉCISER L'OBJET DE LA SPÉCIFICATION).

Signature

S. Jones
La personne régionale déléguée

_____ pour le ministre des Transports

4.17 DÉLIVRANCE D'UN CEA OFFICIEL

1. La région doit avoir recueilli tous les renseignements nécessaires avant de délivrer un CEA officiel avec le SINCA.

4.18 OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA (OFFICE)

1. Actuellement, le texte imprimé sur les CEAs indique que les exploitants aériens sont autorisés à assurer un service aérien. Les exploitants aériens peuvent donc en déduire qu'il sont autorisés à commencer les opérations sans détenir une licence délivrée par l'*Office*. La formulation du CEA fournit aux exploitants aériens une excuse valable au point de vue légal contre une accusation d'offrir un service sans détenir une licence. Ainsi, suite à une demande de l'*Office*, toute autorisation provisoire ou officielle en vue d'exploiter un service aérien commercial, intérieur ou international, pour lequel il est nécessaire de détenir une licence délivrée par l'*Office*, la lettre d'accompagnement devra inclure une déclaration selon laquelle *“les services aériens autorisés par le CEA ne doivent pas être offerts à moins que la compagnie ne détienne une licence valide et en vigueur délivrée par l'Office des transports du Canada.”*

4.19 GUIDE D'UTILISATION DU DOSSIER 5260

1. Le guide d'utilisation sert de recommandation quant à ce qui peut être inclus dans le dossier 5260 de l'exploitant aérien. Le dossier 5260 constitue non seulement une source d'information, mais il peut aussi servir de sauvegarde imprimée des renseignements contenus dans le SINCA et le dossier 5258.
2. Avant d'effectuer une inspection ou une vérification d'un exploitant aérien, l'inspecteur doit examiner le dossier de l'exploitant aérien, les CEAs, les spécifications d'exploitation, etc. afin de vérifier les services autorisés, la politique de la compagnie, le personnel et les procédures d'exploitation.
3. Un rapport SINCA produit avant la vérification fournira les données de base à inclure dans le rapport de vérification.
4. Le dossier 5260 pourra être utilisé comme dossier de justification. En effet, il pourra contenir la documentation servant à justifier les diverses autorisations valides et en vigueur, les postes cadres, les aéronefs, etc., et aussi indiquer que l'exploitant aérien se conforme et continue de se conformer aux conditions mentionnées sur son CEA.

5. Le dossier 5260 peut contenir les documents suivants:
- a) Le formulaire 26-0380, *Énoncé d'intention*, accompagné des documents d'affaires pertinents ou d'une déclaration (dans le cas où un exploitant aérien ne suit pas le cheminement d'une Société par action) et, s'il s'agit des opérations de travail aérien, d'un document attestant que l'exploitant aérien est assuré;
 - b) une copie de la lettre d'accompagnement envoyée avec les documents d'agrément au requérant;
 - c) Le formulaire 26-0045 *Aéroport/Aérodrome* rempli et corrigé avec une lettre ou une déclaration certifiant que les exploitants aériens et les propriétaires des aérodromes et des aéroports ou d'installations (le quai par exemple) ne voient aucune objection au projet de l'exploitant aérien;

REMARQUE: Les exigences relatives aux bases secondaires varient en fonction de l'envergure de la compagnie, de la complexité, des points et du type d'opérations et, par conséquent, elles diffèrent de celles qui s'appliquent aux bases principales.

- d) le formulaire 26-0046, *Aéronef*, rempli et corrigé, accompagné de copies de la carte de mesures de sécurité (s'il y a lieu) ainsi que le rapport d'inspection pour chaque aéronef visé par la demande;

REMARQUE: Si des déficiences sont observées au cours de l'inspection d'un aéronef, une copie de la lettre envoyée à l'exploitant visant à lui indiquer les déficiences doit être versée au dossier avec une copie de la réponse du transporteur aérien et de la décision de TC (soit une lettre acceptant la réponse ou un rapport d'une inspection ultérieure).

- e) le formulaire 26-0047, *Personnel*, rempli et corrigé, accompagné des curriculum vitae, des nominations, des preuves d'entraînement requis et de toute demande d'allocation de postes ou demande d'exemption (par exemple, chef pilote);
- f) les copies des lettres d'approbation des nominations, les avis indiquant que l'employé satisfait aux exigences, les approbations d'affectation des postes ou la délivrance d'exemptions;
- g) le formulaire 26-0048, *Installation de maintenance*
- h) le formulaire 24-0070, *Demande pour approbation d'un organisme de maintenance*, rempli et corrigé, accompagné des lettres d'approbation pour les OMA, les MCE, etc. et une copie certifiée a) du contrat de location à bail du hangar et b) du contrat de maintenance, un résumé des noms, des dates, de la durée du contrat et des informations détaillées quant aux secteurs de responsabilités. Une copie du rapport d'inspection doit être fournie dès que l'inspection de la base est terminée;
- i) les formulaires 26-0440 et 26-0448 et/ou 26-0592, s'il y a lieu;

- j) le formulaire 26-0049, *Sommaire et recommandations*, ainsi qu'une lettre d'accompagnement, si nécessaire;
 - k) toute autorisation temporaire délivrée à l'exploitant aérien;
 - l) des copies de la correspondance, des notes de service et des rapports dont l'objet pourrait entraîner la suspension ou l'annulation d'un CEA. Des copies de ces documents doivent aussi être insérées dans le dossier 5258.
6. Le dossier 5260 doit contenir les dernières autorisations délivrées aux exploitants aériens ainsi que les copies antérieures des documents remplacés.

4.20 DISCRÉTION - COLLECTION DE REDEVANCES RÉGLEMENTAIRES

L'annexe fait partie intégrante de l'article 104.01 du *RAC* et doit être interprétée de la même façon que les autres parties de ce règlement. Par conséquent, il faut demander les redevances prescrites par l'annexe; on ne peut imposer un autre montant en raison de circonstances exceptionnelles. La seule façon de ne pas exiger la redevance précisée dans la grille serait de ne prendre aucune mesure pour recueillir les fonds. Dans certaines circonstances, cela peut être approprié : ce serait comme si l'on exerçait un pouvoir discrétionnaire. Il faut toutefois employer cette mesure avec modération et principalement dans des situations où la suspension du CEA est due à une erreur administrative.

4.21 PROCÉDURES D'APPROBATION POUR LES OPÉRATIONS D'UN SERVICE RÉGULIER DE TRANSPORT DE PASSAGERS EN UTILISANT UN AÉRODROME NON CERTIFIÉ

Les procédures d'approbation pour les opérations d'un service aérien régulier de transport de passagers en utilisant un aéroport non certifié que doivent suivre les inspecteurs de la Sécurité des aéroports et de l'Aviation commerciale et d'affaires en réponse à une demande d'un exploitant aérien qui souhaite assurer un tel service en utilisant un aéroport non certifié, sont établies au Chapitre 15 du présent manuel.

4.22 DÉPENSES INUTILES DE RESSOURCES - EXIGENCES FINANCIÈRES ET CANADIENNES

Objet

La présente lettre de politique vise à éviter que Transports Canada (TC) ne dépense ses ressources inutilement.

Énoncés de politique

L'Office des transports du Canada (Office) déterminera si les demandeurs qui doivent satisfaire aux exigences financières remplissent effectivement ce critère et s'ils sont canadiens, tel que stipulé dans la *Loi sur les transports au Canada* et le *Règlement sur les transports aériens* qui en découle. Afin d'assurer l'utilisation efficace des ressources publiques et de réaliser l'objet de la présente directive, *l'Office* donnera suite dans les plus brefs délais après avoir reçu une demande de délivrance de licence et avant que TC ne délivre ou ne modifie un CEA.

1. Les nouveaux entrants canadiens et les exploitants aériens canadiens existants qui font la demande d'une licence permettant d'utiliser des aéronefs moyens (plus de 39 mais moins de 89 passagers) dans le cadre d'un service aérien et les exploitants qui font la demande de rétablissement de leur licence pour utiliser de tels aéronefs lorsque la licence a été suspendue pendant 60 jours ou plus doivent normalement satisfaire aux exigences financières contenues dans le *Règlement* ainsi qu'aux exigences relatives à la propriété canadienne énoncées dans la *Loi*. Normalement, les exigences financières ne s'appliquent pas aux demandes de délivrance ou de rétablissement de licence permettant l'utilisation, dans le cadre d'un service aérien, d'aéronefs moyens si l'exploitant utilise déjà de gros aéronefs dans le cadre d'un service aérien. Tous les exploitants qui utilisent des aéronefs tout fret sont exemptés des exigences financières mais doivent être canadiens;
2. De plus, avant de commencer le processus d'agrément de CEA, TC doit recevoir la redevance applicable.

Procédures

1. *L'Office* est l'organisme administratif chargé de vérifier si de tels requérants répondent aux exigences financières et s'ils sont canadiens. Il convient de consulter *l'Office* dès qu'on doute de la conformité aux exigences. Pour en discuter avec un agent financier de l'Office, composer le (819) 953-8959;
2. On rappelle à tous les requérants que TC ne procédera pas à la délivrance ou à la modification d'un CEA avant d'avoir reçu la redevance applicable et la preuve que *l'Office* a confirmé que le requérant satisfait aux conditions requises. Tous les requérants désireux de se voir délivrer un nouveau CEA ou de faire modifier un document existant qui n'ont pas encore satisfait aux exigences et qui ont des questions concernant le formulaire de demande de délivrance de licence de *l'Office* devraient communiquer avec un des agents de délivrance des licences de la liste annexée en "A" à la page 49. Pour obtenir des renseignements sur les exigences à remplir, il suffit de communiquer avec un agent financier de l'Office au (819) 953-8959.

3. La Région informera la Division des normes d'agrément (AARXC) à Ottawa de la demande. L'*Office* transmettra une copie de sa réponse à ces deux bureaux.

Mesures Prises

Dans les cas décrits dans la présente lettre de politique, lorsque l'*Office* détermine que le demandeur satisfait aux exigences et que la redevance ou les frais de recouvrement ont été payés, la Région commencera le processus de délivrance de CEA. Dans les cas où l'*Office* rendra une réponse défavorable, les frais de recouvrement ne seront pas remboursés. Le remboursement des redevances de l'exploitant aérien sera effectué selon la politique existante à ce sujet.

ANNEX A ANNEXE A

AGENCY LICENSING OFFICERS BUREAUX DES OFFICIERS DE LICENCES DE L'AGENCE			
Quebec and Maritimes	(819) 953-9788	Québec et les Maritimes	(819) 953-9788
Ontario	(819) 953-8950	Ontario	(819) 953-8950
Manitoba, Saskatchewan Northwest Territories and Yukon	(819) 953-8954	Manitoba, Saskatchewan Territoires du Nord ouest et du Yukon	(819) 953-8954
Alberta and British Columbia	(819) 997-6108	Alberta et la Colombie-Britannique	(819) 997-6108

4.23 DÉTERMINATION DE L'INTÉRÊT PUBLIC

Dispositions générales

1. Deux conditions doivent être satisfaites lorsqu'une exemption de l'application d'une disposition quelconque de la *Loi sur l'aéronautique* ou du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) est demandée en vertu du paragraphe 5.9(2) de cette *Loi*, qu'il s'agisse du ministre lui-même ou d'un fonctionnaire ayant obtenu le pouvoir délégué du ministre, que le requérant soit canadien ou étranger. Tout d'abord, le fait d'accorder cette exemption ne doit pas compromettre la sécurité aérienne. Une fois cette exigence satisfaite, le requérant doit démontrer que la délivrance de cette exemption est dans l'intérêt public.
2. Comme il est normalement dans l'intérêt public de se conformer aux dispositions applicables de la *Loi* et du *RAC*, le fardeau de la preuve revient au requérant qui doit démontrer l'intérêt public et non pas au ministre ou à son fonctionnaire délégué de trouver un motif de rejeter la demande - le fait que la demande ne soit pas en conformité avec la *Loi* ou le règlement est un motif suffisant en soi pour rejeter une demande d'exemption.
3. Le fardeau de la preuve qui revient au requérant peut varier selon la nature et la durée de l'exemption demandée. C'est aussi une question d'avantages financiers qui peuvent être retirés par une partie qui n'a pas à se conformer à une loi ou à un règlement par rapport à une autre qui doit le faire. Par conséquent, il n'est pas possible de donner des lignes directrices précises sur ce qui est nécessaire pour satisfaire à l'exigence en matière d'intérêt public. Cependant, une exemption ne devrait pas être accordée uniquement aux fins de commodité commerciale ou pour le bénéfice financier du requérant. On risquerait ainsi d'encourager la non-conformité. En permettant d'éviter les coûts associés à la conformité, l'intégrité du système réglementaire et de la sécurité aérienne pourrait possiblement être ébranlée, car il se pourrait que les exploitants qui se conforment à la loi ou aux règlements soient pénalisés en devenant financièrement non concurrentiels.
4. Les fonctionnaires délégués ne doivent pas oublier qu'ils agissent au nom du ministre qui, en fin de compte, est responsable de leurs décisions. Ils doivent donc sopeser les faits comme le ministre le ferait s'il avait lui-même à prendre une décision à ce sujet. Lorsque les avantages financiers d'une exemption peuvent être importants, lorsque des exploitants étrangers sont en cause ou lorsqu'il y a d'autres considérations générales importantes, la sous-ministre a précisé que les fonctionnaires délégués doivent consulter la Direction générale de la Politique et des programmes du transport aérien (ACE) en ce qui concerne l'aspect de l'intérêt public de la demande d'exemption.

Procédures

1. Il faudrait envoyer à ACE par l'entremise de la Division des normes d'agrément (AARXC), à l'administration centrale, une copie des documents précités.
2. Pour que la décision soit positive en ce qui concerne l'intérêt public, l'exploitant aérien canadien ou étranger, doit accompagner sa demande d'exemption de renseignements répondant aux questions suivantes:
 - a) quels sont les avantages, pour le public, de l'octroi de l'exemption demandée?
 - (i) économique;
 - (ii) sur le plan de l'action;
 - (iii) autres;
 - b) quelles sont les autres points pertinents à prendre en considération en ce qui concerne l'intérêt public?
 - c) quelle autre partie tirerait profit de l'octroi de l'exemption?
 - d) comment réduirait-on tout aspect négatif lié à l'exemption?
 - e) quelle est la politique de l'État d'immatriculation de l'exploitant étranger à l'intérieur de son territoire concernant des demandes similaires?
3. L'exploitant devrait inclure tous les autres points qu'il considère pertinents pour obtenir une décision favorable ayant trait à l'intérêt public.

4.24 REDEVANCES - LISTE D'EXPLOITANTS AÉRIENS

De temps en temps vous recevrez une demande pour une liste d'exploitants aériens. Notre bureau applique une redevance de \$55.00 dollars pour cette liste. Nous demandons au requérant s'il préfère le format électronique ou sur papier. Nous recommandons le format électronique. Une fois que la liste est téléchargée du SINCA, la liste doit être formatée avant de l'imprimer. Le document doit être formaté utilisant le caractère Courier 10.

4.25 DÉLÉGATION DE POUVOIRS – INSPECTEURS DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE - AVIATION COMMERCIALE ET D'AFFAIRES

Énoncé de politique

1. En vertu du paragraphe 4.3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre autorise les personnes nommées aux postes décrits aux annexes du Groupe H de l'Aviation commerciale et d'affaires à exercer les pouvoirs, fonctions ou attributions décrits dans ces annexes et leurs versions modifiées. Cette autorisation peut être restreinte par les supérieurs à l'égard des subalternes dont la connaissance, l'expérience ou la formation sont insuffisantes pour exercer les pouvoirs énoncés aux annexes ou dont les fonctions ne nécessitent pas l'exercice des responsabilités afférentes à ces pouvoirs.
2. Rien au présent document ne dégage les titulaires autorisés à exercer les pouvoirs, fonctions ou attributions de la responsabilité à prendre les mesures qui conviennent pour préserver la sécurité aérienne et la protection des personnes ou des biens au sol ou sur l'eau du risque des préjudices résultant des opérations aériennes.
3. La personne à qui un bureau ou une fonction est déléguée ne peut pas légalement transmettre cette fonction à une autre personne, à moins qu'elle n'y soit expressément autorisée. De plus, toute limite imposée dans l'exercice des pouvoirs délégués par le supérieur d'un délégué officiel restreint la portée de la délégation énoncée dans le document.
4. Lors de l'exercice de ces pouvoirs et fonctions, s'il y a signature de documents, le délégué officiel doit signer le document en ajoutant la mention "pour le ministre des Transports" ou "au nom du ministre des Transports". En outre, lorsque l'espace le permet, par exemple dans le cas d'une autorisation écrite, le délégué officiel doit signer, inscrire son titre et la mention "pour le ministre des Transports".

Procédure

La personne déléguée à exercer ces pouvoirs doit:

- a) lire et comprendre l'énoncé précité;
- b) être entraînée sur les pouvoirs délégués et seulement sur les articles particuliers autorisés de l'annexe par son supérieur ou sa supérieure;
- c) connaître le *la Loi sur l'aéronautique*, le *Règlement de l'aviation canadien* et les *Normes de service aérien commercial*;

- d) posséder une lettre d'autorisation indiquant les articles, de l'annexe inscrite sur sa carte d'identité officielle, qu'ils ou qu'elles sont autorisés à exercer.

4.26 ARCHIVAGE ET/OU RÉACTIVATION DES DOSSIERS DES EXPOLOITANTS AÉRIENS - PROCESSUS INITIAL D'AGRÉMENT

1. Pendant le processus initial d'agrément, un requérant n'a pas répondu à une lettre du Ministre dans les 9 mois. Il faut lui adresser une autre lettre; il ne répond pas dans les trois mois. Les dossiers sont alors archivés. Si le requérant désire réactiver sa demande, les dossiers sont sortis des archives et le processus d'agrément peut se poursuivre.
2. Que le requérant n'ait besoin d'un GMEL ou non, supprimer dans le SINCA l'ébauche du CEA au moment de l'archivage des dossiers.

Annexe 1
NIVEAUX DE SERVICE
Exploitations aériennes

DÉFINITION DES CATÉGORIES DE SERVICE

Exploitations aériennes: Certification de transporteurs aériens commerciaux et privés, inspections des exploitants aériens commerciaux, transport aérien des marchandises dangereuses et sécurité des cabines.

NIVEAUX DE SERVICE
TRANSPORTS CANADA/AVIATION CIVILE
CATÉGORIE DE SERVICE: Exploitations aériennes **RÉVISION n°:** Copie originale
DATE: 12 décembre, 2002

<i>SERVICE</i>	<i>NIVEAU DE SERVICE MINIMAL</i>	<i>NIVEAU DE SERVICE MAXIMAL</i>
<i>Approvation du personnel de gestion</i>	<i>10 jours</i>	<i>30 jours</i>
<i>Déclaration d'intention</i>	<i>10 jours</i>	<i>15 jours</i>
<i>Agrément d'un nouvel exploitant aérien (Entreprise de transport aérien)</i>	<i>150 jours</i>	<i>210 jours</i>
<i>Agrément d'un nouvel exploitant aérien (Navette)</i>	<i>120 jours</i>	<i>180 jours</i>
<i>Agrément d'un nouvel exploitant aérien (Taxi aérien)</i>	<i>90 jours</i>	<i>120 jours</i>
<i>Agrément d'un nouvel exploitant aérien (Travail aérien)</i>	<i>60 jours</i>	<i>120 jours</i>
<i>Agrément d'un nouvel exploitant aérien (Entreprise privée)</i>	<i>60 jours</i>	<i>120 jours</i>
<i>Modification du certificat d'exploitation aérienne (CEA) (Exploitant d'une entreprise de transport aérien)</i>	<i>30 jours</i>	<i>90 jours</i>
<i>Modification du CEA (Navette)</i>	<i>30 jours</i>	<i>60 jours</i>
<i>Modification du CEA (Taxi aérien IFR)</i>	<i>30 jours</i>	<i>60 jours</i>
<i>Modification du CEA (Taxi aérien VFR)</i>	<i>20 jours</i>	<i>40 jours</i>
<i>Modification du CEA (Travail aérien)</i>	<i>20 jours</i>	<i>40 jours</i>
<i>Modification du CEA (Entreprise privée)</i>	<i>30 jours</i>	<i>90 jours</i>
<i>Autorisations spéciales</i>	<i>5 jours</i>	<i>60 jours</i>
<i>Examen et approvation de la Liste d'équipement minimal produite par ordinateur (GMEL)</i>	<i>60 jours</i>	<i>120 jours</i>
<i>Examen et approbation de la Liste d'équipement minimal (MEL0)</i>	<i>150 jours</i>	<i>210 jours</i>
<i>Modification – GMEL</i>	<i>20 jours</i>	<i>40 jours</i>
<i>Modification – MEL</i>	<i>50 jours</i>	<i>70 jours</i>
<i>Déclaration d'intention (reunion)</i>	<i>10 jours</i>	<i>20 jours</i>

SERVICE	NIVEAU DE SERVICE MINIMAL	NIVEAU DE SERVICE MAXIMAL
<i>Contrôle de la compétence du pilote (CCP)</i>	<i>20 jours</i>	<i>40 jours</i>
<i>Prolongation de CCP</i>	<i>2 jours</i>	<i>7 jours</i>
<i>Pilote-vérificateur – Exposé initial</i>	<i>20 jours</i>	<i>40 jours</i>
<i>Pilote-vérificateur (simulateur et avion)</i>	<i>20 jours</i>	<i>40 jours</i>
<i>Évaluation du simulateur</i>	<i>90 jours</i>	<i>120 jours</i>
<i>Approbation du régulateur de vol</i>	<i>20 jours</i>	<i>40 jours</i>

Exploitations aériennes (suite) SERVICE	NIVEAU DE SERVICE MINIMAL	NIVEAU DE SERVICE MAXIMAL
<i>Vérification des compétences du régulateur de vol</i>	<i>20 jours</i>	<i>40 jours</i>
<i>Modification au manuel de compagnie (simple)</i>	<i>20 jours</i>	<i>40 jours</i>
<i>Modification au manuel de compagnie (complexe)</i>	<i>30 jours</i>	<i>90 jours</i>
<i>Interprétation des règlements – Règlement de l'aviation canadien (RAC)</i>	<i>10 jours</i>	<i>120 jours</i>
<i>Interprétation des règlements liés au transport des marchandises dangereuses</i>	<i>5 jours</i>	<i>120 jours</i>
<i>Examen initial du chapitre sur des marchandises dangereuses du manuel d'exploitation</i>	<i>30 jours</i>	<i>60 jours</i>
<i>Approbation du programme de formation pour le transport des marchandises dangereuses</i>	<i>30 jours</i>	<i>60 jours</i>
<i>Approbation du manuel de l'agent de bord</i>	<i>21 jours</i>	<i>45 jours</i>
<i>Approbation du programme de formation initiale des agents de bord</i>	<i>21 jours</i>	<i>45 jours</i>
<i>Approbation du programme de formation des agents de bord (autre qu'initiale)</i>	<i>15 jours</i>	<i>30 jours</i>
<i>Approbation d'une modification ou d'une révision d'une publication d'un exploitant aérien (mineure)</i>	<i>7 jours</i>	<i>14 jours</i>
<i>Acceptation des cartes de mesures de sécurité</i>	<i>7 jours</i>	<i>14 jours</i>
<i>Approbation de la cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence – Sécurité des cabines</i>	<i>7 jours</i>	<i>14 jours</i>

Normes opérationnelles de l'Administration centrale SERVICE	NIVEAU DE SERVICE
<i>Elaboration des lettres d'autorisation</i>	<i>14 jours</i>
<i>Elaboration des exemptions de l'application de dispositions réglementaires</i>	<i>60 jours</i>
<i>Obtention d'interprétations juridiques</i>	<i>6 mois à 1 an</i>
<i>Interprétation des règlements et des normes</i>	<i>10 jours</i>

<i>Normes opérationnelles de l'Administration centrale SERVICE</i>	<i>NIVEAU DE SERVICE</i>
<i>Élaboration des Circulaires d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA)</i>	<i>60 jours</i>
<i>Élaboration des Lettres de politique</i>	<i>30 jours</i>
<i>Élaboration des modifications à apporter aux manuels de vol</i>	<i>60 jours</i>
<i>Élaboration des modifications à apporter au temps de service de vol</i>	<i>28 jours</i>

Remarque: Certains des services offerts par la Division des Normes opérationnelles peuvent également être assurés les Régions.

CHAPITRE

5

*Modification des
certificats d'exploitation aérienne
ou des spécifications
d'exploitation*

Table des matières

Modification des certificats d'exploitation aérienne ou des spécifications d'exploitation

5.1	GÉNÉRALITÉS	1
5.2	CHANGEMENT DE DÉNOMINATION SOCIALE OU ENTITÉ JURIDIQUE.	1
5.3	FORMULAIRES DE DEMANDE — LISTE DE VÉRIFICATION	2
5.4	PROCÉDURES DE FUSION OU DE PRISE DE CONTRÔLE DES EXPLOITANTS AÉRIENS	6
5.5	FUSION OU PRISE DE CONTRÔLE DES EXPLOITANTS AÉRIENS - LISTE DE VÉRIFICATION	13
5.6	DÉMÉNAGEMENT DE LA BASE D'EXPLOITATION PRINCIPALE OU DE LA BASE DE MAINTENANCE D'UN EXPLOITANT AÉRIEN	16
5.7	PROCÉDURES DE REMPLACEMENT DES CEAs OU DES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION	16
5.8	EXIGENCES RELATIVES AUX ROUTES AÉRIENNES	16
5.9	CEA PERDU, MUTILÉ OU DÉTRUIT	17
5.10	LISTE DE VÉRIFICATION – CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE - AVIATION COMMERCIALE - DÉLIVRANCE INITIALE OU MODIFICATION (selon le cas)	18
5.11	ANNEXE "B": LISTE DE VÉRIFICATION D'AGRÈMENT D'EXPLOITANT AÉRIEN AVIATION COMMERCIALE	20
5.12	DASH 8, SÉRIE 100 OU 200 – CONDITION SPÉCIALE	21

Chapitre 5

5.1 GÉNÉRALITÉS

1. Les spécifications d'exploitation peuvent viser n'importe quel secteur d'exploitation pourvu que ce soit logique et justifiable et, par dessus tout, que cela n'affecte en rien la sécurité aérienne. Les spécifications sont délivrées en vertu d'articles précis de la sous-partie 702, 703, 704 ou 705 du RAC, et elles permettent des dérogations et prévoient des restrictions ou des autorisations relativement à diverses opérations.
2. En vertu du SINCA, pour modifier un CEA en vigueur, il faudra remplacer ce certificat, s'il y a lieu, y incorporer des modifications, puis, approuver le certificat d'exploitation aérienne en instance, le sauvegarder, l'imprimer, et, enfin, l'émettre à l'exploitant aérien.

5.2 CHANGEMENT DE DÉNOMINATION SOCIALE OU ENTITÉ JURIDIQUE

1.
 - a) Le certificat d'exploitation aérienne doit contenir la dénomination sociale, c'est-à-dire le nom de l'entité titulaire du certificat. Le certificat peut aussi inclure les noms sous lesquels l'entité est connue du public, par exemple l'appellation commerciale. En conséquence, si la dénomination sociale change, le certificat doit être modifié.
 - b) Il s'agit de déterminer si le nouveau nom reflète aussi une nouvelle entité. Dans ce cas un nouveau certificat d'exploitation aérienne doit être demandé. Au Canada, la réglementation à ce sujet n'interdit pas à une société de changer de dénomination sociale, mais il se peut qu'elle impose certaines exigences pour ce faire de sorte qu'un changement de dénomination sociale ne signifie pas nécessairement un changement de statut.
2. Les procédures suivantes s'appliquent uniquement aux changements de dénomination sociale d'un exploitant aérien inscrit et déterminez si c'est vraiment un changement de dénomination sociale ou une nouvelle entité:
 - a) l'exploitant aérien enverra au bureau régional un avis écrit de changement de dénomination sociale, signé par un cadre supérieur de la compagnie et accompagné d'un document attestant que la nouvelle dénomination a été légalement approuvée ou acceptée déterminez si

- c'est vraiment un changement de dénomination sociale ou une nouvelle entité;
- b) on délivrera un nouveau CEA au nom de cette nouvelle dénomination sociale justifiée par le document d'affaire;
 - c) sauf dans le cas des "opérations de travail aérien", on avisera l'OTC du changement de dénomination sociale en lui envoyant copie du nouveau CEA; et
 - d) un changement de dénomination sociale témoigne souvent d'une expansion des activités de l'exploitant aérien ou d'autres modifications à ses services. Le bureau régional intéressé s'assurera donc que la compagnie ne procède à aucun autre changement concernant ses opérations, ses aéronefs, son personnel ou autre.
3. Au Canada, il existe quatre scénarios possibles qui ont pour résultat le transfert d'une entreprise constituée en société:
- a) une fusion a lieu conformément à la Loi canadienne sur les sociétés par actions; il n'est pas clair si une nouvelle entité a été créée, et une décision stratégique doit être prise pour déterminer si un nouveau certificat ou un certificat modifié doit être délivré;
 - b) une nouvelle société achète tous les biens ou actions de deux sociétés ou plus; une nouvelle entité a été créée, et un nouveau certificat doit être délivré;
 - c) toutes les actions d'une société qui est titulaire d'un certificat sont achetées par une autre personne ou une société; la société existe toujours (avec un nouveau propriétaire), mais aucune nouvelle entité n'a été créée;
 - d) tous les biens d'une société qui est titulaire d'un certificat sont achetés par une autre société; une nouvelle entité a été créée, et un nouveau certificat doit être délivré.
4. **A request by the air operator for a change of address shall be submitted to the Minister in writing.**

5.3 FORMULAIRES DE DEMANDE — LISTE DE VÉRIFICATION

1. La list de vérification ci-après, sur la délivrance des CEAs ou des modifications aux spécifications d'exploitation, servira de guide pour choisir les critères d'agrément applicables à un exploitant aérien en particulier:
- a) services aériens - vols intérieurs et internationaux,
 - b) opérations de travail aérien.

2. Cette liste de vérification indique les formulaires les plus couramment utilisés pour délivrer des certificats.

3. Vous pouvez dorénavant obtenir dans le SINCA des listes de vérification conçues pour tous les critères d'agrément.

SERVICE AÉRIEN RÉGULIER & INTERNATIONAL – SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

<i>"LISTE DE VÉRIFICATION" FORMULAIRES DE DEMANDE</i>											
		<i>* = OPTION</i>									
		<i>** = SLC = SELON LE CAS</i>									
		<i>0 = 24-0070</i>									
		<i>DOC. D'APP. = DOCUMENTS D'APPUI</i>									
		<i>DOC. D'AFF. = DOCUMENTS D'AFFAIRES</i>									
OBJET	26-0045	26-0046	26-0047	26-0048	26-0049	26-0344	26-0380	26-0440	26-0448	BUSI. DOC.	SUP. DOC.
DOCUMENT INITIAL	x	x	x	x & 0	x		x		x	x	
MOD. DÉNOMINATION					x					x	
CHANGEMENT DE PROPRIÉTAIRE					x					x	
AJOUTER NOUVEAU TYPE DE MONOMOTEUR OU MULTIMOTEUR		x	x	x	x				**		
AJOUTER UN AUTRE DU MÊME TYPE		x			*				**		
AJOUTER BASE PRINC./SEC	x			x	x				**		
MOD. BASE PRINC./SEC	x			x	x						
MODIFICATION DE MAINTENANCE - À LA BASE ÉTRANGÈRE				x							
ENLEVER BASE PRINC./SEC.					x						
AJOUTER COND. SPÉC.					x				**		**
ENLEVER COND. SPÉC.					x						
MOD. COND. D'EXPL.					x				**		**
AJOUTER RESTRICTIONS					x						**
ENLEVER RESTRICTIONS					x						
NOUVELLES SPÉC. D'EXPL.					x				**		
ENLEVER SPÉC. D'EXPL.					x						
MOD. SPÉC. D'EXPL.					x				**		
AJOUTER POINTS APP.	x				x						
ENLEVER POINTS APP.					x						

OPÉRATION TRAVAIL AÉRIEN

<i>"LISTE DE VÉRIFICATION" FORMULAIRES DE DEMANDE</i>		<i>* = OPTION</i>									<i>DOC. D'APP. = DOCUMENTS D'APPUI</i>	
<i>S/LC = SELON LE CAS</i>		<i>DOC. D'AFF. = DOCUMENTS D'AFFAIRES</i>									<i>BUSI.</i>	<i>SUP.</i>
<i>OBJET</i>	<i>26-0045</i>	<i>26-0046</i>	<i>26-0047</i>	<i>26-0048</i>	<i>26-0049</i>	<i>26-0344</i>	<i>26-0380</i>	<i>26-0440</i>	<i>26-0448</i>	<i>DOC.</i>	<i>DOC.</i>	
<i>DOCUMENT INITIAL</i>	*	*	*	* & 0	x		x	x & 0		x		
<i>MOD. DÉNOMINATION</i>					x					x		
<i>CHANGEMENT DE PROPRIÉTAIRE</i>					x					x		
<i>AJOUTER NOUVEAU TYPE DE MONOMOTEUR OU MULTIMOTEUR</i>		x	x	x	x							
<i>AJOUTER UN AUTRE DU MÊME TYPE</i>		x										
<i>AJOUTER BASE PRINC./SEC.</i>					*							
<i>MODIFIER BASE PRINC./SEC.</i>				*	x							
<i>ENLEVER BASE PRINC./SEC.</i>				*	x							
<i>AJOUTER COND. SPÉC.</i>					x						**	
<i>ENLEVER COND. SPÉC.</i>					x							
<i>AJOUTER SPÉC. D'EXPL.</i>					x						**	
<i>ENLEVER SPÉC. D'EXPL.</i>					x							
<i>AJOUTER RESTRICTIONS</i>					x							
<i>ENLEVER RESTRICTIONS</i>					x							

5.4 PROCÉDURES DE FUSION OU DE PRISE DE CONTRÔLE DES EXPLOITANTS AÉRIENS

1. Définitions

a) Titulaire majoritaire du certificat

- désigne l'exploitant aérien qui restera après la fusion. TC délivrera le nouveau CEA à cet exploitant aérien;

b) Inspecteur principal

- désigne l'inspecteur des transporteurs aériens responsable de la surveillance de l'exploitation d'un exploitant aérien;

c) Inspecteur principal de navigabilité

- désigne l'inspecteur de la navigabilité responsable de la surveillance de la navigabilité aérienne d'un exploitant aérien;

d) Inspecteur principal de la sécurité des cabines

- désigne l'inspecteur de la sécurité des cabines responsable de l'aspect de la sécurité des cabines d'un exploitant aérien; et

e) Bureau de première responsabilité

- désigne le bureau régional qui détient le CEA.

2. Les fusions ou les prises de contrôle modifient la capacité et la nature des exploitants aériens en cause. Les présentes procédures constituent un guide à l'intention de TC et du personnel des exploitants aériens sur la fusion ou les prises de contrôle des exploitants aériens. TC s'assurera que la compagnie continue de se conformer aux exigences réglementaires et aux pratiques d'exploitation sécuritaires durant la période de transition. Chaque exploitant poursuivra ses activités en vertu des approbations qui lui ont été émises jusqu'à ce qu'un nouveau CEA soit délivré au nom du "titulaire majoritaire". Les fusions ou les prises de contrôle diffèrent sensiblement les unes des autres, allant d'un simple changement de dénomination sociale à des situations complexes mettant en cause plusieurs exploitants aériens. TC étudiera donc chaque demande individuellement.

3. Explication d'une fusion ou une prise de contrôle

Les prises de contrôle ou les fusions revêtent l'une ou l'autre des formes suivantes:

- a) une personne morale ayant d'autres intérêts achète un exploitant aérien et en garde les employés, qu'il inscrit sur ses "listes de paye":
 - (i) puisqu'un CEA ne peut être transféré d'une personne morale à une autre la présente exige que la personne morale ayant d'autres intérêts présente une demande pour obtenir un nouveau CEA;
 - (ii) de même, les procédures d'exploitation et de maintenance demeurent inchangées. On s'assurera que l'acquisition satisfait aux exigences relatives à la propriété canadienne;
- b)
 - (i) un exploitant aérien assume le contrôle de gestion ou le contrôle d'exploitation d'un autre exploitant ou ces deux rôles à la fois;
 - (ii) dans cette fusion ou prise de contrôle, les exploitants aériens peuvent fonctionner sans lien de dépendance en vertu de leur CEA initial, mais ils peuvent également conclure des ententes de gestion concernant le personnel, l'exploitation et la maintenance. Ils peuvent décider d'utiliser un seul manuel d'exploitation et un seul manuel de maintenance. Il peut n'y avoir aucune modification de leur CEA individuel. Toutefois, TC peut délivrer des spécifications d'exploitation précisant les critères d'agrément sur la base de ces ententes de gestion;
- c)
 - (i) une société de portefeuille est formée pour contrôler et exploiter deux exploitants aériens ou plus; ou
 - (ii) cette fusion ou prise de contrôle constitue presque un regroupement complet des opérations, mais chaque compagnie continue de fonctionner sous sa dénomination sociale initiale. Généralement, TC délivre un seul CEA à la compagnie qui détient le contrôle, ce qui permet à celle-ci de "faire affaire sous la raison sociale...". Les opérations et la maintenance sont habituellement placés sous contrôle central et il n'est pas rare que chaque compagnie ait ses propres directeur des opérations, chef pilote et la personne responsable du système de contrôle de la maintenance.
- d)
 - (i) tout le personnel, l'équipement et les installations de deux exploitants aériens ou plus sont regroupés en une seule compagnie;
 - (ii) cette fusion ou prise de contrôle correspond à un regroupement complet des opérations, de la maintenance, des aéronefs, du personnel et des routes sous un seul CEA et une seule dénomination sociale.

4. **Annonce d'une fusion ou d'une prise de contrôle**

Lorsqu'une compagnie annonce son intention de se fusionner ou de prendre le contrôle ou que TC apprend qu'une fusion ou une prise de contrôle est envisagée, TC doit jouer un rôle actif pour comprendre exactement en quoi cela modifiera les opérations, l'entretien, la formation et les installations des exploitants aériens en cause. Les procédures ci-après permettront de s'assurer que la fusion ou la prise de contrôle se fait avec un minimum de retard et de difficulté.

5. **Collaboration entre les régions**

En général, les fusions ou les prises de contrôle mettent en cause plus d'une région, voire, en fait, toutes les régions et l'administration centrale. Il est essentiel d'obtenir une collaboration et une coordination à tous les niveaux et de désigner un bureau de première responsabilité (BPR). Comme les dernières mesures qui seront prises seront de délivrer le CEA et les spécifications d'exploitation, il est recommandé de désigner comme BPR, dans la mesure du possible, la division régionale de l'Aviation commerciale et d'affaires qui détient le certificat.

6. **Rencontre initiale**

Une rencontre doit être fixée le plus tôt possible entre le personnel clé de l'exploitant aérien et les fonctionnaires compétents de TC. La compagnie y fera connaître l'objet et l'ampleur de la fusion ou de la prise de contrôle et elle y présentera son plan de transition sur les étapes de la fusion ou de la prise de contrôle. Elle y expliquera également la nature de la fusion ou de la prise de contrôle (voir le point 3 ci-dessus). On informera l'exploitant aérien qu'il ne doit procéder à aucun changement susceptible d'annuler les conditions en vertu desquelles ses CEAs initiaux lui ont été délivrés avant que la fusion ou la prise de contrôle ne soit terminée, sauf autorisation de TC. La compagnie et TC nommeront un représentant, qui agira comme coordonnateur principal pendant la fusion ou la prise de contrôle.

7. **Délais**

Après que la compagnie aura soumis son plan de fusion ou de la prise de contrôle à TC, des agents de TC (soit l'inspecteur responsable de l'agrément, l'inspecteur principal, l'inspecteur principal de la M&CA, l'inspecteur de la sécurité des passagers et l'inspecteur des marchandises dangereuses) établiront les critères d'agrément et les délais de conformité. Les parties s'entendront pour

fixer un délai réaliste relativement à la délivrance du CEA une fois la fusion ou la prise de contrôle faite, car fixer une date peu réaliste imposerait trop de pression sur elles quant aux critères d'agrément, ce qui risquerait de compromettre la sécurité.

8. Personnel de gestion

Du personnel clé doit être en place et assister à la rencontre initiale pour que TC lui indique exactement ses exigences. C'est particulièrement important lorsque la fusion comporte la nomination d'un nouveau personnel de gestion que TC doit approuver. L'exploitant aérien présentera à cette rencontre un organigramme indiquant les fonctions et responsabilités au sein de la nouvelle compagnie.

9. Manuels

L'approbation des manuels, qui est nécessaire pour délivrer un CEA, est l'un des éléments importants d'une fusion ou d'une prise de contrôle. La compagnie peut décider d'utiliser des manuels déjà en vigueur ou une partie des manuels de chaque compagnie, ou encore de produire des manuels entièrement nouveaux, que ce soit pour l'entretien, les opérations, le personnel commercial de bord et la formation ou pour les masses et le centrage, les marchandises dangereuses, les MEL ou d'autres sujets. Ces nouveaux manuels témoigneront du mode d'exploitation de la nouvelle compagnie et TC les examinera donc de près avant de les approuver.

10. Maintenance

- a) TC analysera la demande de fusion ou de prise de contrôle pour trouver quelles modifications sont apportées à l'organisation des activités de maintenance et aux ressources qui y sont affectées. Le plan de fusion ou de prise de contrôle énoncera en détail comment et quand la compagnie fusionnera les spécifications d'exploitation, les programmes et les manuels de contrôle de la maintenance, d'inspection et de formation, les systèmes de tenue des dossiers et le personnel clé de la maintenance. L'exploitant aérien indiquera dans son plan de fusion ou de prise de contrôle les renseignements ci-après concernant l'entretien ou d'autres renseignements de même ordre:
 - (i) le nom du représentant de la compagnie qui fournira à TC des renseignements sur la fusion ou de prise de contrôle;
 - (ii) les programmes de maintenance et d'inspection prévus, y compris les mesures provisoires mises en place pour amalgamer ces programmes en sus d'un document sur la structure d'inspection supplémentaire;

- (iii) les procédures de formation provisoire destinées à maintenir la compétence du personnel de maintenance, y compris les modifications aux programmes de formation, à la mise à jour des dossiers de formation et au calendrier de formation selon le programme intégré;
 - (iv) les procédures provisoires de formation sur les dossiers de maintenance et les modifications prévues aux systèmes de programmes intégrés de tenue des dossiers;
 - (v) les procédures relatives à l'intégration des manuels de contrôle de la maintenance (MCM), des manuels d'entretien des aéronefs, des listes d'équipements indispensables au vol (MEL) et de tout autre manuel sur la maintenance;
 - (vi) les modifications relatives aux responsabilités en ce qui concerne les programmes de fiabilité, les services contractuels de la maintenance et les programmes d'analyse et de surveillance ininterrompues;
 - (vii) les modifications apportées aux installations et à l'équipement de la maintenance (soit la mise sur pied d'autres bases d'exploitation);
 - (viii) les procédures de regroupement des stocks de pièces de rechange et de matériels et d'homologation des composants; et
 - (ix) les modifications relatives à l'incorporation progressive des aéronefs au programme de la maintenance du titulaire majoritaire du CEA.
- b) Cette liste n'est pas exhaustive. L'inspecteur principal de la M&CA indiquera à l'exploitant aérien tout autre renseignement que devra renfermer son plan.

11. Aéronefs

- a) On peut penser que les compagnies utilisant les mêmes types d'aéronefs ont moins de problèmes lors d'une fusion ou de prise de contrôle. Toutefois, il existe de nombreux modèles d'un même type d'aéronef. Les postes de pilotage peuvent différer sensiblement. TC doit donc évaluer la configuration interne et externe des aéronefs, par exemple les aéronefs mixtes ou les équipements pour utilisation sur piste non revêtue. L'intégration des manuels de vol représente également une question importante relativement à ces aéronefs.
- b) La ré-immatriculation des aéronefs devrait coïncider avec la délivrance du CEA. TC s'assurera qu'il n'y a aura pas de problème quant aux titres de propriété et aux contrats de location avec option d'achat et de sous-location, pour qu'il n'y ait pas de retard lors de la ré-immatriculation des aéronefs.

- c) Il se peut que les compagnies demandent que, pendant la transition, la banalisation des aéronefs soit faite en vertu d'un contrat de location avec option d'achat. TC s'assurera qu'une formation a été donnée sur les différents postes de pilotage et types d'aéronefs. Lors d'une demande, TC approuvera sur demande l'instruction de familiarisation et la formation sur les types d'avion et l'emplacement de l'équipement de secours données aux agents de bord. TC approuvera également les procédures de maintenance en vigueur durant cette phase.

12. Base d'exploitation

La compagnie doit établir une base principale d'exploitation et d'entretien et des bases secondaires s'il y a lieu. Les bases étant souvent liées aux listes des équipements indispensables au vol, l'exploitant aérien pourrait avoir des problèmes d'exploitation si toutes les bases ne figurent pas sur le CEA.

13. Qualifications des pilotes

- a) TC examinera attentivement les qualifications des pilotes si une banalisation des aéronefs et des pilotes est prévue. Tel qu'indiqué sous la rubrique "Aéronefs", il existe des différences sensibles entre les équipements, les procédures d'exploitation et les procédures de formation. Ainsi, les équipages sont-ils tous qualifiés pour voler dans des régions océaniques, montagneuses et arctiques ou dans l'espace aérien MNPS? Dans la négative, quand le seront-ils et quels seront les contrôles de gestion en vigueur jusqu'à ce qu'ils le deviennent?
- b) La compagnie doit uniformiser les procédures d'exploitation et de formation et mettre en place un programme approuvé de formation des équipages avant que la fusion ne soit réalisée. TC approuvera cette formation avant que celle-ci ne commence et le plan de transition de la compagnie devra comporter un calendrier de formation. Il se peut également que TC doive approuver à nouveau les simulateurs utilisés pour la formation.

14. Agent de bord

La compagnie doit faire approuver par TC un programme nouveau ou révisé de formation. En outre, la nouvelle compagnie doit s'assurer que toutes les procédures sont uniformisées et que tout son personnel a été formé comme il se doit. Cette formation peut porter sur les différences en général, les procédures d'exploitation, les procédures d'urgence, l'emplacement de l'équipement ou les nouveaux types d'aéronefs.

15. Régulation des vols

- a) Les procédures de régulation des vols forment une partie importante du système approuvé de surveillance des vols, tant pour les exploitants aériens utilisant de gros avions pour des vols réguliers et non réguliers que pour ceux qui effectuent des vols en région arctique, des vols océaniques ou tout autre type particulier de vol. Il incombe à TC de s'assurer que l'exploitant aérien compte des régulateurs de vol qualifiés pour ces types particuliers d'opérations et mentionnés dans l'article 705.110 to RAC et, après le 1er juin 1998, les régulateurs de vol soient titulaire d'un certificat de régulateur de vol.
- b) La compagnie doit former tous ses membres d'équipage sur l'utilisation correcte du système de régulation des vols. Un manuel de régulation récemment approuvé peut intégrer de nouvelles procédures concernant la masse et le centrage.

16. Listes d'équipement minimal (MEL)

Dans tous les cas où elles sont obligatoires, la compagnie doit présenter dès que possible à TC une version finale de ces listes pour chaque aéronef. TC doit les approuver avant qu'elles ne soient utilisées.

17. Services contractuels

Il est de plus en plus courant d'utiliser des services contractuels pour faire des affaires, particulièrement en ce qui concerne les questions de navigabilité. Si une compagnie conclut des contrats à cette fin, elle présentera les documents finals qui seront en vigueur après la fusion ou la prise de contrôle. Si une compagnie confie la formation de son personnel à contrat, TC approuvera ces documents dans le cadre du programme global d'entretien de la compagnie. Ces contrats doivent faire partie du programme de formation approuvé.

18. CEA et spécifications d'exploitation

- a) En règle générale, TC produit ces documents d'aviation lorsqu'une compagnie se conforme à toutes les exigences. Le service d'agrément examinera tous les éléments de la fusion ou de la prise de contrôle et confirmera que tous les critères sont respectés avant de délivrer les documents. L'exploitant aérien doit fournir copie de ses documents d'affaires portant les dénominations sociales approuvées ou acceptées, de même que tout nom commercial utilisé. Le CEA sera établi sous la dénomination sociale figurant sur ces documents.
- b) Les autorisations accordées à l'une ou l'autre des compagnies visées par la fusion ou la prise de contrôle ne seront pas automatiquement données à la nouvelle compagnie. TC examinera chaque demande attentivement pour vérifier s'il convient d'accorder ces autorisations à la nouvelle

compagnie. Il peut être nécessaire d'imposer dans les spécifications d'exploitation des limites plus rigoureuses à certains secteurs de l'exploitation, jusqu'à ce que TC soit d'avis que l'exploitant aérien est en mesure d'exploiter en toute sécurité ses services sans restriction. Les CEAs deviennent caducs dès que TC en délivre de nouveaux.

19. **Accords de gestion**

Les accords de gestion seront limités dans le temps, entre les titulaires de CEAs actuels aux fins d'exécution d'une fusion ou d'une prise de contrôle.

20. **Licences de l'Office des transports du Canada (Office)**

L'Office émettra les licences requises dès que le CEA aura été délivré.

5.5 FUSION OU PRISE DE CONTRÔLE DES EXPLOITANTS AÉRIENS - LISTE DE VÉRIFICATION

1. La liste ci-après énumère les documents susceptibles d'être inclus dans un plan de fusion ou de prise de contrôle. Elle n'est ni exhaustive, ni obligatoire, chaque fusion ou prise de contrôle ayant des caractéristiques propres. Elle vise à rappeler aux inspecteurs et aux exploitants aériens qu'ils doivent prévoir les différentes tâches et la présentation des documents requis de façon logique et ordonnée dans le temps.
2. **Manuels**
 - a) Manuel général d'exploitation
 - b) Manuel de vol approuvé de l'avion
 - c) Manuel d'exploitation des aéronefs de la compagnie
 - d) Listes de vérification des aéronefs
 - (i) Conditions normales
 - (ii) Conditions exceptionnelles et
 - (iii) Situations d'urgence
 - e) Manuel du personnel navigant commercial
 - f) Manuel du régulateur et de surveillance des vols
 - g) Manuel des opérations d'escale
 - h) Manuel des procédures d'urgence de la compagnie
 - i) Renseignements sur les aéroports/manuel en route (cartes et planches)
 - j) Liste des équipements indispensables au vol

- k) Liste des dérogations de configuration
- l) Manuel de contrôle d'entretien
- m) Manuels techniques d'entretien
 - (i) Cellule et groupe motopropulseur
 - (ii) Réparations structurales
 - (iii) Programmes de fiabilité
 - (iv) Catalogue des pièces de rechange
 - (v) Programme d'entretien et d'inspection
 - (vi) Manuel du constructeur et du fournisseur
 - (vii) Manuel des schémas de câblage
 - (viii) Manuel de révision
- n) Manuel d'avitaillement, de ravitaillement et de reprise carburant
- o) Programme de masse et de centrage
- p) Manuel de transport des marchandises dangereuses
- q) Manuel de sécurité

3. Programmes de formation

- a) Équipage de conduite
 - (i) Formation initiale
 - (ii) Instruction initiale sur les aéronefs (au sol/simulateur (LOFT))
 - (iii) Instruction sur les procédures d'urgence
 - (iv) Instruction périodique
 - (v) Instruction de familiarisation
 - (vi) Instruction de transition
 - (vii) Instruction de perfectionnement
 - (viii) Instructeur
 - (ix) Pilote vérificateur de la compagnie
- b) Agent de bord
 - (i) Formation initiale
 - (ii) Instruction annuelle
 - (iii) Formation sur les types d'avions
 - (iv) Qualification en ligne
 - (v) Formation de chef de cabine

- (vi) Instruction sur les procédures d'urgence
- c) Régulateur
 - (i) Formation initiale
 - (ii) Sujets de nature générale
 - (iii) Instruction initiale sur les aéronefs
 - (iv) Masse et centrage
- d) Formation sur la sécurité
- e) Formation sur le transport des marchandises dangereuses
- f) Formation sur l'entretien
 - (i) Mécanicien et réparateur
 - (ii) Personnel d'inspection
 - (iii) Services au sol
 - (iv) Personnel d'escale
 - (v) Procédures de régulation des vols MEL
- 4. **Contrats/locations/ententes**
 - a) Contrats de formation
 - b) Contrats et ententes sur l'entretien
 - c) Contrats de location d'aéronefs
 - d) Contrats de services de météorologie/communications
 - e) Contrats d'analyse des aéroports
 - f) Contrats d'usage exclusif
- 5. **Autres documents et programmes**
 - a) Évaluation environnementale - bruit
 - b) Dérogations en vigueur/exceptions et demandes de dérogation
 - c) Plan d'exercice d'évacuation d'urgence
 - d) Plan d'évaluation des systèmes de navigation – INS/OMEGA
 - e) Spécifications d'exploitation
 - f) Cartes de mesures de sécurité
 - g) Systèmes de tenue des dossiers
 - h) Utilisation et destruction des livrets techniques d'aéronefs
 - i) Installations de formation
 - j) Programme de contrôle de bagages de cabines

- k) Cabine d'entraînement à l'évacuation d'urgence
- l) Procédures de sécurité des passagers et dans la cabine
- m) Nombre minimal d'équipage
- n) Postes d'agent de bord

5.6 DÉMÉNAGEMENT DE LA BASE D'EXPLOITATION PRINCIPALE OU DE LA BASE DE MAINTENANCE D'UN EXPLOITANT AÉRIEN

1. Le fait de déménager une base principale d'exploitation ou une base de maintenance non seulement nécessite une modification du CEA, mais peut aussi donner lieu au transfert de la responsabilité incombant à un bureau régional. Le cas échéant, le bureau régional qui était responsable de l'exploitant aérien informera l'administration centrale du déménagement.
2. Les bureaux régionaux visés par le transfert collaboreront étroitement pour fixer la date à laquelle la responsabilité du CEA sera transférée et décider des mesures requises pour assurer une surveillance ininterrompue.

5.7 PROCÉDURES DE REMPLACEMENT DES CEAs OU DES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

1. Si de nouveaux CEAs ou spécifications d'exploitation sont délivrés en remplacement d'autres, l'exploitant aérien canadien sera avisé de détruire les documents ainsi remplacés.

5.8 EXIGENCES RELATIVES AUX ROUTES AÉRIENNES

1. Lorsqu'un exploitant aérien effectue des vols dans les limites d'un espace aérien contrôlé, les routes doivent être conformes aux procédures et aux exigences de contrôle de la circulation aérienne.
2. Il est interdit à un exploitant aérien d'effectuer, dans l'espace aérien non contrôlé un vol IFR ou un vol VFR de nuit sur une route autre qu'une route aérienne à moins qu'il établisse la route en conformité des Normes concernant les services aériens commerciaux applicables aux articles 723.31, 724.26 ou 725.36 des NSAC.

5.9 CEA PERDU, MUTILÉ OU DÉTRUIT

1. On donnera suite à une demande de remplacement d'un CEA perdu, mutilé ou détruit que si l'exploitant aérien atteste par écrit que le CEA est perdu ou détruit ou qu'il retourne le CEA mutilé. Le cas échéant, il faudra simplement imprimer à nouveau le CEA en vigueur et le délivrer à l'exploitant aérien.
2. Référez à l'article 2, annexe I, Généralités de l'article 104.01 du RAC, pour une redevance de \$35.00 dollars, concernant le remplacement d'un document d'aviation canadien mutilé, perdu ou détruit.

5.10 LISTE DE VÉRIFICATION – CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE -
 AVIATION COMMERCIALE - DÉLIVRANCE INITIALE OU MODIFICATION
 (selon le cas)

**AIR OPERATOR CERTIFICATION CHECKLIST - COMMERCIAL AVIATION
 INITIAL OR AMENDMENT (AS APPLICABLE)**

COMPANY NAME: _____
 DATE: _____

ACTION: _____	FILE NO. 5258- _____ 5260- _____
ADDRESS: _____ _____ _____	CONSULTANT: _____ _____ _____
COMPANY CONTACT: _____	CONSULTANT PHONE: _____ FAX: _____
COMPANY PHONE: _____	REGIONAL INSPECTOR: _____
COMPANY FAX: _____	REGIONAL M&M INSPECTOR: _____

FOR REQUIREMENT DETAILS - REFER TO APPLICABLE CARs & CERTIFICATION MANUAL

702	703	704	705	DESCRIPTION (X indicates requirements)	REFERENCE	DATE SENT	DATE REC'D	DATE COMPL	INIT.
				Requirements Letter	Admin requirement				
				Statement of Intent Form - 26-0380					
				Financial Rqmts. aircraft w/ >39 seats	Cda Trans Act sect 61				
				OC Fee: \$ _____ Rec't. No. _____	104.01(1) Schedule IV				
				Registration/Articles of Incorporation	Admin requirement				
				Citizenship Affidavit	Form 26-0380, 700.04				
				ABCC Security Notification	Cert Man sect 3.1				
				Consultant Permission Letter	Admin requirement				
				Aerodrome Permission	72*.07(1)(a)				
				Aerodrome Form - 26-0045	72*.07(1)(a)				
				Uncert. Aerodrome Authority-Sched Operations	703.15, 704.14, 705.19 Cert Man Sect 4.21				
				Environmental Assessment	Cert Man Chap 9				
				Aerial Work Operations Form - 26-0440	722.07(1)				
				Proof of Liability Ins (Aerial Work only)	606.02				
				Aircraft Form - 26-0046 for each type	72*.07				
				Personnel Form - 26-0047	72*.07				
				Maintenance Facilities form 26-0048	72*.07				
				Date Application Forms Sent to M&M Note:	Admin requirement				
				Ops Manager Norm/Exam/Approval Letter	72*.07(2)(a)				
				New Ops Mgr CASO Course	723.07(2)(c)				
				Chief Pilot Resume/Exam/Approval Letter	72*.07(2)(b)				
				Operations Manual/or Amendment - see Ops Manual Checklist for 703, 704, 705	722.82, 723.105, 724.121, 725.135				
				Standard Operating Procedures (if applicable)	702.84, 703.107, 704.124, 705.138				
				Req'd Operations Specifications					
				Notify AARXB if Operations in Performance Airspace Ops Spec Req'd					
				Special Airspace Equipment 624.06, 722.08, 723.08, 724.08, 725.08					
				Flight Safety Program	725.07(3)				

Revision 25 2002.10.16 Page 1 of 2
 C:\temp\Temporary Internet Files\OLK3\AOC Checklist 25.doc

**AIR OPERATOR CERTIFICATION CHECKLIST - COMMERCIAL AVIATION
INITIAL OR AMENDMENT (AS APPLICABLE)**

702	703	704	705	DESCRIPTION (X Indicates requirements)	REFERENCE	DATE SENT	DATE REC'D	DATE COMPL	INIT.
				Ground Icing/Aircraft Inspection Program	622.11				
				Aircraft Safety Features Card Date passed to Cabin Safety Inspector:	723.39(4); Aero 724.34(4); Helo 724.35; 725.44				
				Passenger Carrying Authority - Cabin Safety Form - 26-0448	723.07(1)(i), 724.07(1)(j), 725.07(1)(k)				
				Flight Attendant Manual	705.139				
				Flight Attendant Mgr (if applicable) - Resume	725.7 2.(d) CBAAC No. 0115				
				Minimum Equipment List (MEL) 704 & 705 only	605.07, 625.07				
				CCP Nom/Monitor Rides/Approval Letter	72*.07				
				Aeroplane Crash Charts (if applicable)	723.07(1)(j), 724.07(1)(k), 725.07(1)(k)				
				New Aircraft Type in Canada Operational Evaluation Requirements	See CBA Policy Ltr #136				
				Aircraft Inspection (if applicable)	Admin requirement				
				Base Inspection (See MRA Checklist)	Admin requirement				
TRAINING PROGRAMMES									
				Flight Attendant Training Programme	Appendix A				
				Dispatcher/Flight Follower Trg Programme	Appendix A				
				Training Programmes, General	72*.*				
				Conditional Approval of Training Programme (if req'd)	704.116, 705.125, 725.115				
MISCELLANEOUS									
				Enter New Company in NACIS	Admin Requirement				
				Notify Admin of New Company	Admin Requirement				
				Company Implementation Plan (if applicable)	Admin requirement				
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	CBAAC and Policy Letter Review	Admin requirement				
				705 A/C Noise Emission	602.150				
				PPC Flight Checks Arranged if req'd					
				BF File for 5 mos. for Initial Audit	Admin requirement				
				Summary and Recommend. Frm - 26-0049	Admin & OPI requirement				
				Co-ordination with AOSH (Co-ord with OSH when AOC issued)	Admin requirement				
				Assign New Co. OPI / Enter New OPI into NACIS	1) Supl. Operations 2) Admin Requirement				

TO ? Certification: Please process A.O.C. _____
Inspector Signature

5.12 DASH 8, SÉRIE 100 OU 200 – CONDITION SPÉCIALE

L'Office des transports du Canada (OFFICE) a conclu que la configuration intérieure de l'aéronef Dash 8, série 100 ou 200 pouvant accueillir 40 passagers est un "aéronef moyen" au sens du Règlement sur les transports aériens (RTA). Cependant, l'Office est d'avis que, lorsqu'un certificat canadien d'exploitation aérienne est assorti d'une condition spéciale limitant la capacité de transport à bord d'un aéronef Dash 8, série 100 ou 200 à au plus 39 passagers, toute demande de licence déposée à cet égard sera traitée comme une demande de licence d'utilisation de "petit aéronef".

Par conséquent, toute demande de licence d'exploitation d'un aéronef Dash 8, série 100 ou 200, en tant que petit aéronef doit être accompagnée du certificat d'exploitation aérienne renfermant la condition spéciale: "L'utilisation de l'aéronef Dash 8-100, immatriculé C-XXXX, est limitée à un maximum de 39 passagers".

Si une telle demande est présentée, veuillez aviser l'exploitant aérien de l'exigence de modifier le CEA pour ajouter la condition spéciale.

Si le Dash 8 est modifié à 40 sièges et plus, l'Office doit en être avisé et l'Office considérera l'aéronef comme un "aéronef moyen" et une modification à la licence sera nécessaire.

CHAPITRE

6

*Contrôle des
certificats d'exploitation aérienne*

Table des matières

Contrôle des certificats d'exploitation aérienne

6.1	GÉNÉRALITÉS.....	1
6.2	INSPECTIONS PÉRIODIQUES DES EXPLOITANTS AÉRIENS	1
6.3	STABILITÉ FINANCIÈRE DES EXPLOITANTS AÉRIENS.....	1
6.4	EXPLOITATION MULTI-RÉGIONALE	2
6.5	COMPAGNIES CANADIENNES PROJETANT EXPLOITER OU DÉMÉNAGER LEURS SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX HORS DU CANADA SEULEMENT	3
6.6	OPÉRATIONS DES EXPLOITANTS AÉRIENS À L'ÉTRANGER - RECOUVREMENT DE FRAIS	4
6.7	AFFRÈTEMENT D'UN AÉRONEF POUR UNE DURÉE PROLONGÉE.....	6
6.8	APPROBATIONS VERBALES ET LES APPROBATIONS CONDITIONNELLES OU PROVISOIRES.....	9

Chapitre 6

6.1 GÉNÉRALITÉS

1. TC a comme politique de procéder à des inspections périodiques de tous les exploitants aériens exploitant un service au Canada, dans le but de s'assurer qu'ils suivent des procédures satisfaisantes et des normes de sécurité acceptables. Il incombe soit au gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires, soit au chef, Inspection des entreprises de transport aérien, de prendre les dispositions requises pour l'inspection des exploitants canadiens.

6.2 INSPECTIONS PÉRIODIQUES DES EXPLOITANTS AÉRIENS

1. Les inspections des exploitants aériens qui effectuent ou demandent l'autorisation d'effectuer des vols en vertu des sous-parties 702, 703, 704 ou 705 du RAC incombent aux inspecteurs des régions responsables de ces exploitants aériens. On trouvera dans les manuels des inspecteurs des exploitants aériens, des renseignements détaillés sur les éléments à inspecter. Selon le cas, les détails où les inspecteurs de la sécurité des cabines inspecteront, sont précisés dans le *Manuel d'inspection sécurité des cabines*.
2. L'autorisation d'entrer, de saisir ou retenir un aéronef est mentionnée au paragraphe 8.7(1) de la *Loi sur l'aéronautique*.

6.3 STABILITÉ FINANCIÈRE DES EXPLOITANTS AÉRIENS

1. Les inspecteurs régionaux des exploitants aériens doivent faire preuve de vigilance afin de relever tout indice de détérioration financière chez les exploitants aériens, une mauvaise situation financière risquant de nuire à l'application des normes opérationnelles. S'il est connu ou si l'on pense qu'un exploitant aérien est dans une telle situation, le bureau régional responsable du CEA doit envisager d'accroître sa surveillance à l'égard de cet exploitant aérien.
2. Les indices suivants peuvent permettre de penser qu'un exploitant aérien est aux prises avec des problèmes financiers:
 - a) les fournisseurs qui lui accordaient habituellement un crédit renouvelable demandent dorénavant d'être "payés sur livraison";

- b) l'exploitant aérien licencie un nombre important d'employés à cause d'une baisse de son chiffre d'affaires;
 - c) il y a une rotation élevée du personnel;
 - d) l'exploitant aérien remplit difficilement ses engagements financiers, comme verser le salaire de ses employés;
 - e) des aéronefs ou d'autres équipements sont vendus ou repris;
 - f) l'entretien des aéronefs est inadéquat;
 - g) les revenus d'exploitation diminuent; et
 - h) l'exploitant aérien procède à des changements importants ou à une expansion rapide de ses activités.
3. Si plusieurs de ces indices apparaissent sur une courte période de temps, on doit envisager de procéder à une vérification poussée, même si l'exploitant aérien n'a ni contrevenu aux conditions de son CEA ni enfreint le RAC.

6.4 EXPLOITATION MULTI-RÉGIONALE

1. Généralement, un exploitant aérien établit sa base principale d'exploitation dans un endroit relevant d'un bureau régional donné. Cependant, pour des raisons contractuelles ou autres, certains exploitants aériens doivent parfois exploiter une grande partie de leurs services en d'autres endroits. Si un exploitant aérien projette d'exploiter des services pendant au moins 90 jours dans une région qui ne relève pas du bureau régional responsable du CEA, le bureau chargé de cette région aidera le bureau responsable à assurer la surveillance requise. Une liaison directe sera maintenue entre les deux bureaux régionaux jusqu'à ce que l'exploitant aérien cesse ses activités.
2. Un bureau régional doit, de son propre chef, surveiller tout service fourni par un exploitant aérien dans sa zone de responsabilité, y compris à un point régulier. Le cas échéant, il transmettra ses rapports d'inspection et les résultats obtenus au bureau régional responsable du CEA.
3. L'exploitant aérien qui souhaite exploiter des services permanents à partir d'une base principale différente de celle qui figure à son certificat d'exploitation aérienne doit présenter une demande officielle et obtenir une modification de son CEA à cet effet.

6.5 COMPAGNIES CANADIENNES PROJETANT EXPLOITER OU DÉMÉNAGER LEURS SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX HORS DU CANADA SEULEMENT

Énoncé de politique

1. TC ne considère pas **normalement** comme étant dans l'intérêt public:
 - a) de délivrer un CEA à une compagnie canadienne qui prévoit exploiter un service aérien commercial hors du Canada seulement, ou
 - b) lorsque des exploitants aériens canadiens déménagent leurs services commerciaux aériens hors du Canada.
2. Concernant l'alinéa b), normalement TC suspendra et annulera le CEA canadien en vertu du paragraphe 6.71 de la *Loi sur l'aéronautique*.

But

3. TC a la responsabilité de s'assurer de la sécurité des opérations des exploitants aériens canadiens en appliquant les règlements au niveau national ou international, selon le cas. TC essaie aussi d'aider les exploitants aériens canadiens à concurrencer les autres compagnies au niveau du marché mondial de l'aviation.
4. Si un exploitant aérien canadien exploite un service aérien hors du Canada seulement, il ne participera pas à l'évaluation du programme d'application des règlements étant donné qu'il n'exploite aucun service aérien au Canada. Même si l'on recouvrait les frais de déplacement, les salaires et les heures supplémentaires, il y aurait des exigences considérables en ressources afin de permettre aux inspecteurs de TC d'assumer les responsabilités relatives à l'application des règlements de TC à l'extérieur du Canada.
5. Toutefois, pour ne pas léser indûment qui que ce soit, TC évaluera les activités d'un exploitant aérien titulaire d'un CEA canadien si ce dernier accepte de payer tous les frais que devra déboursier TC, y compris les salaires et les frais généraux, pour certifier et inspecter convenablement son exploitation et s'assurer qu'elle est sûre.

Procédures

6. Si l'on reçoit une demande de la part d'un exploitant aérien canadien qui n'effectue aucune exploitation à l'intérieur du Canada et qui projette exploiter hors du Canada, la demande de cet exploitant aérien doit être refusée en vertu du paragraphe 6.71(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, car cette exploitation ne serait pas dans l'intérêt public.
7. Lorsque TC établit qu'un exploitant aérien exploite un service aérien commercial hors du Canada, ou qu'il a l'intention de la faire, son CEA doit être suspendu ou annulé en vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, à moins que l'exploitant aérien touché ne persuade TC qu'il est dans l'intérêt public qu'il lui soit permis de conserver son CEA canadien et que l'exploitant aérien ne soit prêt à assumer tous les coûts supplémentaires engagés par TC en vue de s'assurer que cet exploitant aérien respecte les exigences réglementaires pertinentes.
8. Lorsque le CEA d'un exploitant aérien canadien est annulé ou suspendu, TC avisera l'Autorité de l'aviation civile du pays où exploite l'exploitant aérien canadien, qu'il n'est plus titulaire d'un CEA valable et en vigueur.
9. Il est très important d'informer toutes les autres divisions, par exemple, la M&CA, la Délivrance des licences du personnel, etc., des mesures prises pour s'assurer que l'on ne dépensera pas inutilement les ressources.
10. Lorsqu'un exploitant aérien évoque des raisons économiques ou commerciales lorsqu'il demande d'être une exception à cette politique au nom de l'intérêt public, on doit également consulter la Direction générale de la politique et des programmes du transport aérien du groupe Politique et Coordination (ACE) par l'entremise de la Division des normes d'agrément (AARXC).

6.6 OPÉRATIONS DES EXPLOITANTS AÉRIENS À L'ÉTRANGER - RECouvreMENT DE FRAIS

Objet

1. Cette politique vise à conseiller les régions relativement aux opérations des exploitants aériens canadiens à l'extérieur du pays ou aux vols d'affrètement d'une durée inférieure à trois semaines. De plus, elle clarifiera la politique de TC sur le recouvrement des frais rattachés aux inspections des exploitants aériens exploitant des services à l'extérieur du Canada.

REMARQUE: On consultera l'article 6.7 du présent manuel concernant la politique intitulée "Affrètement d'un aéronef pour une durée prolongée", si la période d'affrètement s'étend au-delà de trois semaines.

Énoncé de politique

2. Lorsqu'un exploitant aérien canadien exploite ou projette d'exploiter à des fins commerciales, pour une durée quelconque, un service aérien à l'extérieur du Canada "entre des points à l'étranger", une autorisation en ce sens doit figurer sous la rubrique "régions d'exploitation" de son certificat d'exploitation aérienne. Les normes pour l'exploitation à l'étranger sont mentionnées à l'article 720.08 de la NSAC. De plus, l'exploitant aérien doit signer et remettre à TC une entente stipulant qu'il s'engage à rembourser à TC, conformément à la Directive de l'Aviation civile, no 3 intitulée "Recouvrement des coûts additionnels liés à la prestation de services au Canada et à l'étranger" (formulaire 26-0622), les frais de déplacement, d'hébergement, des faux frais et des montants représentant les heures supplémentaires engagées par les personnes désignées par le Ministre pour surveiller et inspecter les opérations aériennes et la maintenance des aéronefs de l'exploitant aérien.
3. L'entente de remboursement est la même que celle qui est mentionnée dans la lettre de politique intitulée "Affrètement d'un aéronef pour une durée prolongée", au sous-alinéa 4.a)(i) à la page 7.

REMARQUE : L'entente signée comportera une clause prévoyant que TC est habilité à procéder à des inspections de navigabilité ou des opérations aériennes.

Procédures

4. On suivra les procédures suivantes lorsqu'un exploitant aérien projette d'exploiter un service aérien à des fins commerciales à l'extérieur du Canada
 - a) l'exploitant aérien doit demander une modification de son CEA destinée à préciser qu'il est autorisé à effectuer des vols "entre points à l'étranger";
 - b) les arrangements applicables relatifs à la maintenance doivent être approuvés par la Division régionale de la M&CA et incorporés dans le Manuel de contrôle de la maintenance de l'exploitant aérien;

REMARQUE : Une collaboration étroite est essentielle entre la division de l'Aviation commerciale et d'affaires et la division de la M&CA avant de délivrer un CEA autorisant l'exploitation "Entre points à l'étranger".

- c) l'exploitant aérien doit obtenir l'approbation de l'autorité de l'aviation civile du pays concerné (FCAA) avant de commencer son exploitation dans ce pays.
5. Si un exploitant aérien canadien éprouve des difficultés à obtenir l'approbation de la FCAA compétente, le bureau régional demandera l'aide de la division AARXC de l'administration centrale, qui, à son tour, écrira à la FCAA pour tenter d'obtenir l'autorisation requise.
6. Si un exploitant aérien décide de ne pas se conformer à cette politique, l'AARXC informera la FCCA compétente, au nom du bureau régional concerné, que, aux termes de son CEA, l'exploitant aérien canadien n'est pas autorisé à exploiter des services dans le pays visé.
7. L'inspecteur de TC qui constate qu'un exploitant aérien canadien exploite des services dans un autre pays sans avoir obtenu au préalable une autorisation à cet effet est tenu d'aviser cet exploitant aérien qu'il doit obtenir une approbation de la FCAA compétente et se conformer aux exigences réglementaires. L'inspecteur prendra les mesures correctives nécessaires pour s'assurer que l'exploitant aérien respectera ces exigences à l'avenir.

6.7 AFFRÈTEMENT D'UN AÉRONEF POUR UNE DURÉE PROLONGÉE

Définition

1. En ce qui concerne la présente politique, la définition "affrètement d'un aéronef" s'entend de l'affrètement d'un aéronef commercial canadien par un exploitant aérien canadien ou étranger, pendant plus de trois semaines, dans le but d'augmenter sa flotte, mentionnée à l'article 700.01 du RAC.

REMARQUE : La définition précitée ne laisse aucunement entendre que TC empiète sur le domaine de compétence de l'Office des transports du Canada, soit la réglementation des services de vols affrétés offerts au public.

But

2. La présente vise à permettre à un exploitant aérien canadien, pour une période de temps donnée, d'effectuer avec un aéronef canadien, aux termes d'un contrat d'affrètement d'un aéronef pour une durée prolongée ou non, des vols pour le compte d'un autre exploitant aérien canadien ou étranger, conformément à l'autorisation figurant sur le CEA canadien, pourvu qu'il n'y ait aucun transfert de la garde et la responsabilité légales de l'aéronef.

REMARQUE : Dans le cas des exploitants aériens canadiens qui désirent exploiter, aux termes d'un contrat d'affrètement d'une durée

inférieure à trois semaines, un service aérien commercial au nom d'un exploitant aérien étranger, l'exploitant aérien canadien appliquera les normes mentionnées à l'article 720.06 de la NSAC.

Documentation

3. Les renseignements suivants seront fournis avant que la spécification d'exploitation ne soit délivrée :
 - a) pour satisfaire les normes, la dénomination sociale des parties au contrat d'affrètement d'un aéronef pour une durée prolongée et la période visée;
 - b) les marques d'immatriculation de l'aéronef canadien visé par le contrat;
 - c) dans le cas d'un contrat d'affrètement d'un aéronef pour une durée prolongée conclu entre deux exploitants aériens canadiens, une description de la nature de l'exploitation (service intérieur, service international régulier ou à la demande);
 - d) les aéroports ou les régions d'exploitation proposés;
 - e) une copie des clauses non financières pertinentes du contrat;
 - f) une confirmation que le Manuel de contrôle de la maintenance a été approuvé pour inclure des exigences de maintenance pour des opérations d'affrètement d'une durée prolongée.

Exigences

4. Les exigences suivantes seront respectées avant que le CEA ne soit modifié (s'il y a lieu) ou qu'une spécification d'exploitation ne soit délivrée:
 - a) l'exploitant aérien canadien s'engagera par écrit:
 - (i) à rembourser à TC des frais de déplacement, d'hébergement, des repas, des faux frais et des montants représentant les heures supplémentaires engagées par la(les) personne(s) autorisée(s) par le Ministre à surveiller et à inspecter les opérations et de la maintenance de ces aéronefs; et conformément à la Directive de l'Aviation civile, no 3, intitulée "Recouvrement des coûts additionnels liés à la prestation de services au Canada et à l'étranger;" (formulaire 26-0622)
 - (ii) à autoriser TC à effectuer, à sa discrétion, à la fin du premier semestre, une inspection de la navigabilité et des opérations aériennes avant que l'autorisation ne soit renouvelée et, par la suite, à procéder à une vérification annuelle;
 - b) l'exploitant aérien canadien s'assurera, pendant la période d'effet du contrat, du respect des exigences de TC quant aux opérations de vol et au maintien de la navigabilité;

- c) la Direction générale de la M&CA approuvera les dispositions relatives à l'entretien, conformément à l'Avis de navigabilité (AN) no 33 intitulé "Exigences de maintenance pour l'obtention d'une autorisation pour l'exploitation d'affrètements prolongés et pour l'exploitation entre points à l'étranger"; une collaboration étroite entre la Division régionale de la M&CA et la Division de la Maintenance et de construction des aéronefs (AARP) de l'administration centrale est donc essentielle à cet égard;
- d) si le contrat d'affrètement d'un aéronef pour une durée prolongée met en cause des exploitants aériens canadiens et étrangers, l'exploitant aérien canadien présentera une demande pour que son CEA soit modifié de façon à préciser qu'il est autorisé à exploiter un service "entre points à l'étranger";

REMARQUE : Si l'exploitant aérien étranger éprouve des difficultés à se procurer les documents susmentionnés, le bureau régional en avisera l'administration centrale (AARXC), qui, pour sa part, écrira à l'autorité de l'aviation civile du pays en cause à ce sujet.

Procédures

- 5. On appliquera les procédures suivantes sur présentation de la demande d'un exploitant aérien en vue de conclure un contrat d'affrètement d'un aéronef pour une durée prolongée:
 - a) il revient au chef, Inspection des entreprises de transport aérien et aux gestionnaires régionaux, Aviation commerciale et d'affaires, dans les cinq autres régions, d'approuver les contrats d'affrètement d'un aéronef pour une durée prolongée et de délivrer ou de modifier les CEAs ou les spécifications d'exploitation;
 - b) si un contrat d'affrètement d'un aéronef pour une durée prolongée s'étend au-delà de six mois, le chef, Inspection des entreprises de transport aérien ou les gestionnaires régionaux, Aviation commerciale et d'affaires peuvent prolonger la période d'effet de la spécification d'exploitation sans que l'exploitant aérien canadien soit tenu de présenter une nouvelle demande à cet effet, à la condition qu'ils soient d'avis que les dispositions initiales du contrat sont toujours respectées. Aucune période d'effet ne peut être prolongée au-delà de six mois. Si le contrat initial a une durée d'au plus six mois, cette période peut être prolongée à la condition que l'exploitant aérien atteste par écrit que les conditions initiales n'ont pas changé;
 - c) si l'exploitant aérien a exploité l'aéronef pendant plus d'un an aux termes d'un contrat d'affrètement pour une durée prolongée et qu'il demande que cette période soit prolongée, on procédera à une vérification de l'exploitant aérien avant d'accorder la prolongation;

- d) si le requérant conserve légalement la garde et la responsabilité légales de l'aéronef et qu'il satisfait à toutes les autres exigences, le Ministère peut lui délivrer une spécification d'exploitation;
- e) une mention sera inscrite à l'effet que le contrat d'affrètement d'un aéronef pour une durée prolongée fera partie de la spécification d'exploitation; et
- f) dès que l'exploitant aérien aura satisfait aux exigences énoncées aux alinéas 5.a) à e) des présentes procédures, le bureau régional délivrera la spécification d'exploitation ou en prolongera la période d'effet.

- REMARQUE: 1. Dans les cas d'ententes d'affrètement prolongé, passées avec des exploitants aériens de différentes régions, la région d'accueil sera responsable de la surveillance de l'exploitant aérien *affréteur*.
2. Si l'*Exploitant* désire exploiter l'avion portant les couleurs de l'*Affréteur*, il doit afficher, clairement et lisiblement, près de la porte de la cabine de l'avion les mots "Opéré par (nom de l'*Exploitant*)".

Spécification d'exploitation

6. Lorsqu'un bureau régional ou l'inspection des entreprises de transport aérien délivre la spécification d'exploitation numéro 090 pour les opérations d'*Affrètement* de durée prolongée qui affecte une autre région, cette région fera parvenir à la région affectée une copie de la spécification d'exploitation.

REMARQUE: La région doit aviser l'*affréteur* de communiquer avec l'Office afin de s'assurer si sa licence doit être modifiée, si une exemption des dispositions réglementaires de l'Office est nécessaire ou, s'il sera nécessaire de modifier le CEA de l'*affréteur* dépendant du type et de la région d'opération impliquée en ce qui concerne l'affrètement de durée prolongée entre deux exploitants aériens canadiens.

6.8 APPROBATIONS VERBALES ET LES APPROBATIONS CONDITIONNELLES OU PROVISOIRES

Approbations verbales

1. Des approbations verbales ne devraient être données aux exploitants aériens que par des personnes qui ont la délégation de pouvoir appropriée dans des circonstances exceptionnelles, et toutes ces approbations verbales devraient toujours être suivies d'une confirmation écrite. La confirmation écrite pourra être envoyée par courrier, télex, télécopieur, ou courrier électronique, et une copie devra être disponible pour vérification. Par exemple, une prolongation de

la durée des réparations pour un article d'une MEL pourra être donnée par téléphone à l'extérieur des heures de travail. Cependant, on devra envoyer la confirmation écrite à l'exploitant aussitôt que possible le jour de travail suivant.

Approbations conditionnelles ou provisoires

2. a) TC pourra accorder aux exploitants aériens des approbations conditionnelles ou provisoires pour des choses telles que les programmes de formation et manuels d'exploitation, en attendant une revue plus approfondie et une approbation finale à la suite d'une surveillance ou d'une inspection. Quand on accorde une approbation conditionnelle ou provisoire, le document doit contenir une date limite avant laquelle l'approbation finale doit être accordée, ou l'approbation conditionnelle ou provisoire deviendra nulle. Les régions doivent établir des systèmes pour s'assurer que le suivi approprié aura lieu pour chaque approbation conditionnelle ou provisoire accordée.
- b) Le Ministre peut accorder une approbation conditionnelle à l'égard d'un programme de formation sous réserve de l'article 705.125 du RAC.

*Annulation ou
suspension*

CHAPITRE

7

Table des matières

Annulation ou Suspension

7.1	MESURES PRÉALABLES À SUIVRE À LA SUSPENSION OU À L'ANNULATION DES CEAs.....	1
7.2	TABLEAU DES ÉTAPES PRÉALABLES À UN AVIS DE SUSPENSION	5
7.3	DANGER IMMÉDIAT POUR LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE.....	6
7.4	SUSPENSION, ANNULATION OU REFUS DE RENOUVELER DES CEAs OU DES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION	6
7.5	FORMULAIRE DE SUSPENSION (26-0368 OU 26-0576) ET FORMULAIRE D'ANNULATION (26-0436 OU 26-0577) DES CEAs EN VERTU DU PARAGRAPHE 7.1(1) DE LA <i>LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE</i> - Inapte et ne répond plus aux conditions de délivrance du document.....	8
7.6	SUSPENSION ET ANNULATION D'UN CEA EN VERTU DU PARAGRAPHE 7.1(1) DE LA <i>LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE</i> – intérêt public (mêmes formulaires indiqués à l'article 7.5).....	9
7.7	MESURES D'URGENCE À L'ÉGARD DES OPÉRATIONS DES EXPLOITANTS AÉRIENS	15
7.8	CRITÈRES D'ANNULATION PERMANENTE DES CEAs.....	15
7.9	SUSPENSION, ANNULATION OU REFUS DE RENOUVELER DES CEAs EN VERTU DE L'ARTICLE 103.07 DU <i>RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN</i>	17
7.10	DISPOSITIONS LÉGISLATIVES SUR LE REFUS DE DÉLIVRER DES CEAs.....	23
7.11	REMISE VOLONTAIRE DES CEAs	23
7.12	AVIS JURIDIQUES	24
7.13	LISTE DE VÉRIFICATION - SUSPENSION OU ANNULATION DE COBA.....	25
7.14	RÉVISIONS DES CAS RENVOYÉS PAR LE TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE (TAC) POUR RÉEXAMEN PAR LE DIRECTEUR DE L'AVIATION COMMERCIALE ET D'AFFAIRES (AARX).....	26
7.15	SUSPENSION IMMEDIATE D'UN DOCUMENT D'AVIATION CANADIEN EN VERTU DU PARAGRAPHE 7.1 (1) DE LA <i>LOI</i>	28

Chapitre 7

7.1 MESURES PRÉALABLES À SUIVRE À LA SUSPENSION OU À L'ANNULATION DES CEAs

1. Introduction

Les procédures ci-après établies doivent être suivies par le gestionnaire régional ou chef* approprié (gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires; directeur, Aviation commerciale et d'affaires; ou chef, Inspection des entreprises de transport aérien ainsi que les inspecteurs relevant de leur autorité).

2. Étapes à suivre pour la délivrance d'un avis

Étape 1: Contraventions constatées lors d'une inspection

Il se peut qu'un inspecteur relève des contraventions pendant l'inspection d'une base d'exploitation, une inspection en vol, une inspection à l'aire de trafic ou une autre inspection. Il est de la plus haute importance qu'il recueille alors toutes les preuves requises à l'appui de ses constatations, que ce soit sous la forme de photographies, de copies certifiées de documents, de déclarations ou d'autres documents.

Étape 2: Rapport des constatations

L'inspecteur remet un rapport écrit au gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires, ou au directeur, Aviation commerciale et d'affaires ou au chef, Inspection des entreprises de transport aérien. Il est essentiel que son rapport soit complet et accompagné de toutes les preuves recueillies. Il reviendra au gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires, au directeur, Aviation commerciale et d'affaires ou au chef, Inspection des entreprises de transport aérien de décider si des mesures de conformité seront prises ou si le problème sera résolu par une intervention du service compétent.

Étape 3: Lettre à l'exploitant aérien

S'il est décidé de résoudre le problème par une intervention du service compétent (i.e. l'action de la section), une lettre, signée par le gestionnaire approprié, doit être envoyée à l'exploitant aérien contenant l'information suivante:

- a) les détails de la ou des contraventions constatée(s);
- b) la date, l'heure où elles ont été relevées;
- c) les détails des mesures correctives à prendre;
- d) une date de redressement précise à laquelle l'exploitant aérien aura la chance de répondre.

Étape 4: Non-conformité

Si l'exploitant aérien n'a adopté aucune mesure corrective, on passera à l'étape 6.

Étape 5: Conformité

Si l'exploitant aérien satisfait le directeur, le gestionnaire ou le chef approprié que les mesures correctives ont été prises, aucune autre action sera entreprise et le service compétent informera l'exploitant aérien, par lettre, qu'il accepte les correctifs pris.

Étape 6: Non-conformité - autres communications

Lorsque le directeur, le gestionnaire ou le chef approprié reste d'avis que l'exploitant aérien se conformera probablement aux exigences, il ou elle doit faire une des actions suivantes:

- a) envoyer à l'exploitant aérien une seconde lettre, plus ferme, pour lui fixer un délai de conformité plus court; ou
- b) organiser une réunion avec l'exploitant aérien.

Étape 7: Conformité - Même chose que pour l'étape 5.

Étape 8: Non-conformité - Délivrance d'un avis par le directeur, le gestionnaire ou le chef approprié. (Voir le tableau des étapes à la page 7-5).

3. Étape à considérer lors de la délivrance d'un avis

Préparer un Avis de Suspension ou d'Annulation tenant compte de ce qui suit:

a) Contenu de l'Avis

- (i) L'Avis doit respecter les exigences établies dans la *Loi sur l'aéronautique* (i.e. art. 6.9, 7, 7.1, etc.), l'article 103.07 du *Règlement de l'aviation canadien*, et les Lignes directives à l'intention du personnel de TC, Manuel du Tribunal de l'aviation civile (TAC) (TP 7497).
- (ii) Exercer de la discrétion lors de l'utilisation du (TP 7497) vu que cette publication n'a pas été modifiée depuis 1989.
- (iii) Un Avis de Suspension doit indiquer une date spécifique pour rencontrer les conditions de rétablissement établies dans l'Avis.
- (iv) Un Avis de Suspension peut contenir la phrase suivante: "Si vous ne rencontrez pas les conditions de rétablissement par la date précitée, le Ministre pourrait réexaminer le cas à nouveau et ceci mener à la délivrance d'un Avis d'Annulation."

b) Avis de suspension

- (i) (en totalité) paragraphe 7.1(1) de *la Loi* - (Formulaire 26-0368);
- (ii) Avis de suspension - (en partie) paragraphe 7.1(1) de *la Loi* - (Formulaire 26-0571);
- (iii) Avis d'annulation - (en totalité) paragraphe 7.1(1) de *la Loi* - (Formulaire 26-0436);
- (iv) Avis d'annulation - (en partie) paragraphe 7.1(1) de *la Loi* - (Formulaire 26-0577);
- (v) Annexe à l'Avis de suspension ou d'annulation - (Formulaire 26-0369).

REMARQUE: Voir le Chapitre 13 du présent manuel pour les avis de suspension ou d'annulation concernant les CEPs.

c) Expédition d'Avis

- (i) Le paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique* permet l'expédition d'un avis dans la mesure par signification à personne ou par courrier recommandé. Les types de services disponibles dépendront des circonstances du cas sous laquelle la suspension ou l'annulation est basée.

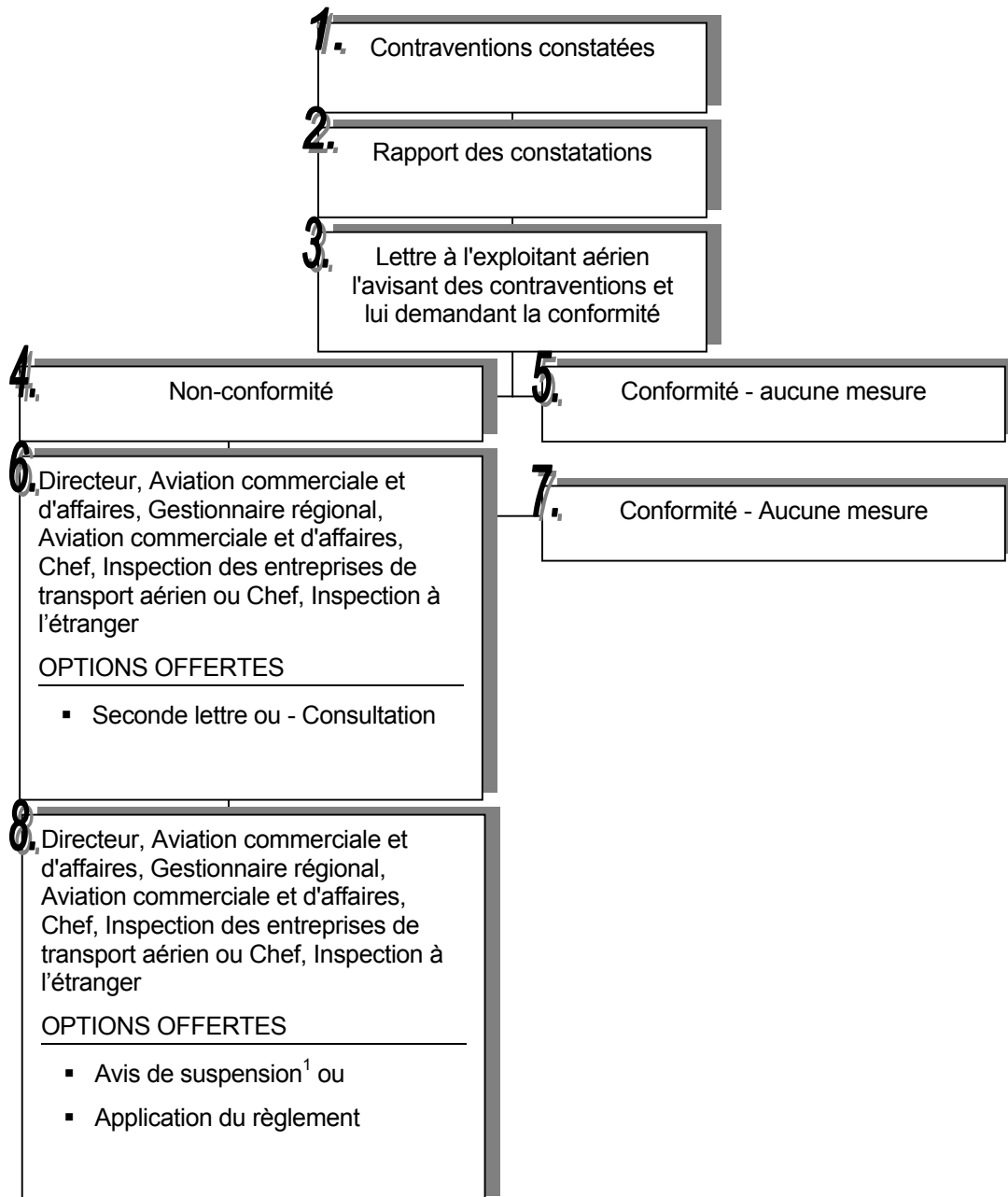
d) **Date d'entrée en vigueur de l'Avis**

- (i) Il faut déterminer avec prudence la date d'entrée en vigueur de l'Avis, car il n'y a aucune exigence réglementaire imposée en vertu du paragraphe 7.(1) et du paragraphe 7.1(1) de la *Loi*, concernant la date d'entrée en vigueur d'une suspension ou d'une annulation.
- (ii) Lorsque les circonstances pour la suspension ne diminuent pas immédiatement la sécurité aérienne (i.e. mauvaise tenue à jour d'un dossier) il est acceptable de retarder la date d'entrée en vigueur. Cependant, lorsque les circonstances pour la suspension impliquent des sérieux dangers à la sécurité aérienne, un délai de la date d'entrée en vigueur crée un risque inacceptable (dans la mesure qu'un accident pourrait survenir avant la date d'entrée en vigueur).
- (iii) Il est évident qu'une suspension basée en vertu du paragraphe 7.(1) de la *Loi* devrait entrer en vigueur immédiatement.
 - (A) Veuillez coordonner vos actions avec les divisions intéressées:
 - i.e. "Application de la *Loi* en aviation (basé sur les faits, vous devrez considérer approprié que cette division prenne charge du dossier)
 - i.e. "Immatriculation des aéronefs" (envoyez-leur une copie de l'Avis pour leur information et action concernant l'immatriculation des aéronefs)
 - (B) Prenez toutes les actions relatives:
 - i.e. lorsque le CEA est annulé, assurez-vous que les autorisations des pilotes vérificateurs agréés (PVA) sont annulés.
 - (C) On inscrira dans le SINCA les renseignements pertinents, soit l'annulation du CEA et la révocation des PVA individuelles.

REMARQUE: Utilisez le formulaire de Suspension (26-0368 ou 26-0576) ou le formulaire d'Annulation (26-0436 ou 26-0577) avec l'Annexe - (Formulaire 26-0369) pour préciser les raisons de suspension ou d'annulation du CEA ou de la spécification d'exploitation (voir les pages 10 à 14).

7.2 TABLEAU DES ÉTAPES PRÉALABLES À UN AVIS DE SUSPENSION

Étapes à suivre avant d'émettre un avis de suspension



¹ Suivre la procédure du Manuel du TAC

7.3 DANGER IMMÉDIAT POUR LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE

1. Introduction

Les étapes préliminaires établies dans l'article 7.1 du présent chapitre ne s'appliquent pas dans les situations de *Danger immédiat pour la sécurité aéronautique*, lequel est défini comme suit:

“toute action ou situation qui, si elle se poursuit ou se développe, risque de provoquer des blessures à une personne ou son décès, ou d'endommager ou de détruire un aéronef”.

2. Détention

Aux termes de l'alinéa 8.7(1)d) de la *Loi sur l'aéronautique*, un inspecteur, de la part du ministre, peut retenir un aéronef lorsqu'il a des motifs raisonnables de croire qu'il n'est pas sûr ou qu'il pourrait être utilisé de façon dangereuse, et prendre les mesures appropriées pour son maintien en retention.

3. Suspension

Si l'inspecteur n'arrive pas, après discussion avec les parties en cause, à obtenir que celles-ci se conforment aux exigences réglementaires sur la sécurité aérienne, il communiquera avec le gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires, le directeur, Aviation commerciale et d'affaires, le chef, Inspection à l'étranger ou le chef, Inspection des entreprises de transport aérien pour qu'un avis officiel de suspension soit émis.

REMARQUE: Les inspecteurs doivent faire preuve de bon jugement dans les situations de ce genre.

7.4 SUSPENSION, ANNULATION OU REFUS DE RENOUVELER DES CEAs OU DES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

1. Le cas échéant, on suivra les lignes de conduite ci-après:

- a) la décision de suspension sera prise après consultation d'un représentant régional du ministère de la Justice et elle devra avoir été jugée comme défendable devant le Tribunal de l'aviation civile en cas d'appel;
- b) la situation sera jugée telle que la suspension est non seulement justifiée, mais aussi préférable à une poursuite devant les tribunaux;

- c) toute mesure de suspension d'un CEA ou de spécifications d'exploitation qui n'est pas autorisée en vertu de la délégation de pouvoirs sera référée à l'administration centrale, accompagnée des recommandations à l'appui;
 - d) lorsqu'un CEA est suspendu ou annulé, en sus des procédures habituelles, le gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires, le directeur, Aviation commerciale et d'affaires ou le chef, Inspection des entreprises de transport aérien en avisent les divisions régionales de la M&CA, de l'Application de la Loi et de la Sécurité des aérodomes. Les bureaux régionaux veillent à ce que les exploitants aériens dont les opérations ont été suspendues fassent l'objet d'une surveillance étroite, destinée à assurer qu'ils n'exploitent aucun service aérien commercial en contravention de la suspension;
 - e) sauf pour un exploitant saisonnier, lorsque le CEA peut être suspendu pour une année, un CEA reste normalement suspendu pendant 90 jours seulement, après quoi, il est révisé et annulé. L'annulation subséquente exige la délivrance d'un Avis d'annulation.
 - f) le bureau régional qui suspend un CEA transmet une copie de l'avis de suspension à l'administration centrale et à l'Office des transports du Canada (Office) et, lorsque la suspension est levée, leur transmettre une copie du document en attestant la levée;
 - g) lorsque l'administration centrale suspend ou annule un CEA, elle transmette une copie de l'Avis de suspension ou d'annulation au bureau régional concerné et à l'Office;
 - h) le cas échéant, on inscrit les renseignements pertinents dans le SINCA.
2. Une copie de l'avis de suspension, accompagnée des documents à l'appui des mesures prises jusqu'alors, sera transmise à l'administration centrale.
3. Les gestionnaires régionaux ou le chef, Inspection des entreprises de transport aérien suivants ou le chef, Inspection à l'étranger sont habilités à suspendre, à annuler ou à refuser de renouveler des CEAs en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*:
- a) Gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires
 - (i) article 6.71 -
 - (ii) paragraphes 7.(1) et (2) -
 - (iii) paragraphe 7.1(1) - seulement
 - (iv) article 103.07, *Règlement de l'aviation canadien* -

- b) Chef, Inspection des entreprises de transport aérien
 - (i) paragraphe 7.(1) et (2) -
 - (ii) paragraphes 7.1(1) et (2) -
 - (iii) article 103.07, *Règlement de l'aviation canadien*
- c) Chef, Inspection à l'étranger
 - (i) article 6.71 -
 - (ii) paragraphes 7.(1) et (2) -
 - (iii) paragraphes 7.1 (1) et (2) -
 - (iv) article 103.07, *Règlement de l'aviation canadien*
- d) On informera en détail l'exploitant aérien, soit en personne, soit par courrier recommandé, des circonstances donnant lieu à la suspension, à l'annulation ou au refus de renouvellement d'un CEA, de spécifications d'exploitation ou d'une partie quelconque de ces autorisations. (Voir le tableau des étapes à suivre, en page 5).

REMARQUE: Si les fonctionnaires régionaux sont d'avis que la situation présente un danger immédiat pour la sécurité aéronautique, ils appliqueront sur-le-champ la procédure de suspension prévue au paragraphe 7.(1) de la *Loi*.

7.5 FORMULAIRE DE SUSPENSION (26-0368 OU 26-0576) ET FORMULAIRE D'ANNULATION (26-0436 OU 26-0577) DES CEAs EN VERTU DU PARAGRAPHE 7.1(1) DE LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE - Inapte et ne répond plus aux conditions de délivrance du document

1. *Avis de suspension* (formulaire 26-0368 ou 26-0576) et *Avis d'annulation* (formulaire 26-0436 ou 26-0577) ont été révisés, de sorte à prévoir la suspension ou l'annulation, en totalité () ou en partie (), de CEAs.
2. Assurez-vous d'utiliser l'adresse suivante du Tribunal:

Greffier
Tribunal de l'aviation civile
Édifice du Canada
333, avenue Laurier ouest, pièce 1201
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone: (613) 990-6906

3. Des exemples de ces avis de suspension et d'annulation figurent aux pages 10 à 13 et à la page 14 pour l'Annexe.
4. À moins que la phrase suivante ne soit ajoutée, l'Avis français ne sera pas valide:



“The particulars herein are also available in the other official language from the Transport Canada, Regional Office indicated above.”

5. Il est important de mentionner sur l'Avis de suspension que le document suspendu sera annulé automatiquement après une date limite si l'exploitant aérien ne prend pas les actions correctives mentionnées dans l'Avis de suspension. Un Avis d'annulation subséquent doit être délivré.

7.6 SUSPENSION ET ANNULATION D'UN CEA EN VERTU DU PARAGRAPHE 7.1(1) DE LA *LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE* – intérêt public

Les formulaires de suspension ou d'annulation à être utilisés en vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi* concernant l'Intérêt public sont les mêmes que ceux mentionnés à l'article 7.5 précité.

Avis de Suspension
Formulaire 26-0368

 <p style="display: inline-block; margin-left: 10px;">Transport Canada</p> <p style="display: inline-block; margin-left: 20px;">Transports Canada</p> <p style="margin-left: 20px;">To A</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="padding: 2px;">Date</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">File No. - N° du dossier</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Certificate No. - N° du certificat</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Certificate Date * - Date du certificat *</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Transport Canada - Transports Canada</td></tr> <tr><td style="padding: 2px; text-align: right;">(address - adresse)</td></tr> </table>	Date	File No. - N° du dossier	Certificate No. - N° du certificat	Certificate Date * - Date du certificat *	Transport Canada - Transports Canada	(address - adresse)
Date							
File No. - N° du dossier							
Certificate No. - N° du certificat							
Certificate Date * - Date du certificat *							
Transport Canada - Transports Canada							
(address - adresse)							
<p style="text-align: center;">NOTICE OF SUSPENSION AIR OPERATOR CERTIFICATE</p> <p>Pursuant to paragraph 7.1(1) (b) <input type="checkbox"/> (c) <input type="checkbox"/> of the <i>Aeronautics Act</i>, the Minister of Transport has decided to suspend your Air Operator Certificate indicated above for the following reasons:</p> <p>This suspension comes into effect immediately <input type="checkbox"/> or on the _____ of _____, at 23:59 hours local time and will remain in effect until the conditions of reinstatement in the attached Appendix are complied with and the document is reinstated by the Minister.</p> <p>If you wish a review by the Civil Aviation Tribunal of the Minister's decision, you must file a request in writing with the Tribunal on or before the date that is indicated below. Requests for review may be filed with the Registrar, Civil Aviation Tribunal, 333 Laurier Ave. West, Room 1201, Ottawa, Ontario, K1A 0N5. The telephone number is (613) 990-6906. The Tribunal has prepared a <i>Guide for Applicants</i> which you may obtain from the Registrar.</p> <p>Your request for review must be received by the Tribunal no later than 23:59 hours on _____.</p> <p>A request for review by the Civil Aviation Tribunal does not prevent the suspension from coming into effect.</p> <p>On the effective date of this Notice of Suspension, you must return your Air Operator Certificate by bringing or mailing it to the Transport Canada, Civil Aviation regional office indicated above. Failure to return a suspended Canadian aviation document is an offence contrary to section 103.03 of the <i>Canadian Aviation Regulations</i>.</p> <p>The particulars herein are also available in the other official language from the Transport Canada, Regional Office indicated above.</p>	<p style="text-align: center;">AVIS DE SUSPENSION CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE</p> <p>En vertu du paragraphe 7.1(1) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>, le ministre des Transports a décidé de suspendre votre certificat d'exploitation aérienne susmentionné pour les raisons suivantes :</p> <p>La présente suspension entre en vigueur immédiatement <input type="checkbox"/> ou le _____, à 23 h 59, heure locale, et demeurera en vigueur jusqu'à ce que les conditions de rétablissement mentionnées à l'annexe ci-jointe soient respectées et que le document soit rétabli par le ministre.</p> <p>Si vous souhaitez faire réviser la décision du ministre par le Tribunal de l'aviation civile, vous devez déposer une requête écrite auprès du Tribunal au plus tard à la date indiquée ci-dessous. Les requêtes peuvent être déposées auprès du greffier du Tribunal de l'aviation civile, 333, av. Laurier Ouest, bureau 1201, Ottawa, Ontario K1A 0N5. Le numéro de téléphone est (613) 990-6906. Le Tribunal a préparé un livret intitulé <i>Guide des requérants</i> que vous pouvez obtenir auprès du greffier.</p> <p>Votre requête de révision doit parvenir au Tribunal au plus tard le _____ à 23 h 59.</p> <p>Le dépôt d'une requête en révision auprès du Tribunal de l'aviation civile n'empêche pas la suspension de prendre effet.</p> <p>Vous devez remettre, au plus tard à la date de prise d'effet de cet avis de suspension, votre certificat d'exploitation aérienne, en personne ou par la poste, au bureau régional de Transports Canada, Aviation civile à l'adresse indiquée ci-dessus. Le fait de ne pas retourner un document d'aviation canadien suspendu au ministre constitue une contravention à l'article 103.03 du <i>Règlement de l'aviation canadien</i>.</p> <p>Les faits mentionnés aux présentes sont également disponibles dans l'autre langue officielle auprès du bureau régional de Transports Canada à l'adresse indiquée ci-dessus.</p>						
<p>For the Minister of Transport - Pour le ministre des Transports</p>							
<p><small>* The date of the latest approved amendment of the certificate.</small></p> <p>26-0368 (0010-02)</p>	<p><small>* La date de la dernière modification approuvée du certificat.</small></p> 						

Avis de Suspension
Formulaire 26-0576



To
A

**NOTICE OF SUSPENSION
AIR OPERATOR CERTIFICATE**

Pursuant to paragraph 7.1(1) (b) (c) of the *Aeronautics Act*, the Minister of Transport has decided to suspend the part(s) of your Air Operator Certificate indicated below which authorizes

This suspension comes into effect immediately or on the of , at 23:59 hours local time and will remain in effect until the conditions of reinstatement in the attached Appendix are complied with and the document is reinstated by the Minister.

If you wish a review by the Civil Aviation Tribunal of the Minister's decision, you must file a request in writing with the Tribunal on or before the date that is indicated below. Requests for review may be filed with the Registrar, Civil Aviation Tribunal, 333 Laurier Ave. West, Room 1201, Ottawa, Ontario, K1A 0N5. The telephone number is (613) 990-6906. The Tribunal has prepared a *Guide for Applicants* which you may obtain from the Registrar.

Your request for review must be received by the Tribunal no later than 23:59 hours on .

A request for review by the Civil Aviation Tribunal does not prevent the suspension from coming into effect.

On the effective date of this Notice of Suspension, you must return the suspended part(s) of your Air Operator Certificate by bringing or mailing the suspended part(s) to the Transport Canada, Civil Aviation regional office indicated above. **Failure to return a suspended Canadian aviation document is a contravention to section 103.03 of the *Canadian Aviation Regulations*.**

The particulars herein are also available in the other official language from the Transport Canada, Regional Office indicated above.

For the Minister of Transport - Pour le ministre des Transports

* The date of the latest approved amendment of the part of the certificate.

26-0576 (0010-02)

Date
File No. - N° du dossier
Certificate No. - N° du certificat
Certificate Date * - Date du certificat *
Transport Canada - Transports Canada
(address - adresse)

**AVIS DE SUSPENSION
CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE**

En vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a décidé de suspendre la (les) partie(s) de votre certificat d'exploitation aérienne sous-mentionnée(s) qui autorise(nt)

La présente suspension entre en vigueur immédiatement ou le , à 23 h 59, heure locale, et demeurera en vigueur jusqu'à ce que les conditions de rétablissement mentionnées à l'annexe ci-jointe soient respectées et que le document soit rétabli par le ministre.

Si vous souhaitez faire réviser la décision du ministre par le Tribunal de l'aviation civile, vous devez déposer une requête écrite auprès du Tribunal au plus tard à la date indiquée ci-dessous. Les requêtes peuvent être déposées auprès du greffier du Tribunal de l'aviation civile, 333, av. Laurier Ouest, bureau 1201, Ottawa, Ontario K1A 0N5. Le numéro de téléphone est (613) 990-6906. Le Tribunal a préparé un livret intitulé *Guide des requérants* que vous pouvez obtenir auprès du greffier.

Votre requête de révision doit parvenir au Tribunal au plus tard le à 23 h 59.



Le dépôt d'une requête en révision auprès du Tribunal de l'aviation civile n'empêche pas la suspension de prendre effet.

Vous devez remettre, au plus tard à la date de prise d'effet de cet avis de suspension, la (les) partie(s) de votre certificat d'exploitation aérienne faisant l'objet de suspension, en personne ou par la poste, au bureau régional de Transports Canada, Aviation civile à l'adresse indiquée ci-dessus. **Le fait de ne pas retourner un document d'aviation canadien suspendu au ministre constitue une contravention à l'article 103.03 du *Règlement de l'aviation canadien*.**



Les faits mentionnés aux présentes sont également disponibles dans l'autre langue officielle auprès du bureau régional de Transports Canada à l'adresse indiquée ci-dessus.



Avis d'annulation
Formulaire [26-0436](#)

 <p style="margin-left: 20px;">Transport Canada Transports Canada</p> <p style="margin-left: 20px;">To À</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="padding: 2px;">Date</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">File No. - N° du dossier</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Certificate No. - N° du certificat</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Certificate Date* - Date du certificat*</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Transport Canada - Transports Canada</td></tr> <tr><td style="text-align: right; padding: 2px;">(address - adresse)</td></tr> </table>	Date	File No. - N° du dossier	Certificate No. - N° du certificat	Certificate Date* - Date du certificat*	Transport Canada - Transports Canada	(address - adresse)
Date							
File No. - N° du dossier							
Certificate No. - N° du certificat							
Certificate Date* - Date du certificat*							
Transport Canada - Transports Canada							
(address - adresse)							
<p style="text-align: center;">NOTICE OF CANCELLATION AIR OPERATOR CERTIFICATE</p> <p>Pursuant to paragraph 7.1(1) (b) <input type="checkbox"/> (c) <input type="checkbox"/> of the <i>Aeronautics Act</i>, the Minister of Transport has decided to cancel your Air Operator Certificate indicated above for the following reasons:</p> <p>This cancellation comes into effect immediately <input type="checkbox"/> or on the _____ of _____, at 23:59 hours local time.</p> <p>If you wish a review by the Civil Aviation Tribunal of the Minister's decision, you must file a request in writing with the Tribunal on or before the date that is indicated below. Requests for review may be filed with the Registrar, Civil Aviation Tribunal, 333 Laurier Ave. West, Room 1201, Ottawa, Ontario, K1A 0N5. The telephone number is (613) 990-6906. The Tribunal has prepared a <i>Guide for Applicants</i> which you may obtain from the Registrar.</p> <p>Your request for review must be received by the Tribunal no later than 23:59 hours on _____.</p> <p>A request for review by the Civil Aviation Tribunal does not prevent the cancellation from coming into effect.</p> <p>On the effective date of this Notice of Cancellation, you must return your Air Operator Certificate by bringing or mailing it to the Transport Canada, Civil Aviation regional office indicated above. Failure to return a cancelled Canadian aviation document is a contravention to section 103.03 of the Canadian Aviation Regulations.</p> <p>The particulars herein are also available in the other official language from the Transport Canada, Regional Office indicated above.</p>	<p style="text-align: center;">AVIS D'ANNULATION CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE</p> <p>En vertu du paragraphe 7.1(1) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>, le ministre des Transports a décidé d'annuler votre certificat d'exploitation aérienne susmentionné pour les raisons suivantes :</p> <p>La présente annulation entre en vigueur immédiatement <input type="checkbox"/> ou le _____, à 23 h 59, heure locale.</p> <p>Si vous souhaitez faire réviser la décision du ministre par le Tribunal de l'aviation civile, vous devez déposer une requête écrite auprès du Tribunal au plus tard à la date indiquée ci-dessous. Les requêtes peuvent être déposées auprès du greffier du Tribunal de l'aviation civile, 333, av. Laurier Ouest, bureau 1201, Ottawa, Ontario K1A 0N5. Le numéro de téléphone est (613) 990-6906. Le Tribunal a préparé un livret intitulé <i>Guide des requérants</i> que vous pouvez obtenir auprès du greffier.</p> <p>Votre requête de révision doit parvenir au Tribunal au plus tard le _____ à 23 h 59.</p> <p>Le dépôt d'une requête en révision auprès du Tribunal de l'aviation civile n'empêche aucunement l'annulation de prendre effet.</p> <p>Vous devez remettre, au plus tard à la date de prise d'effet de cet avis d'annulation, votre certificat d'exploitation aérienne, en personne ou par la poste, au bureau régional de Transports Canada, Aviation civile à l'adresse indiquée ci-dessus. Le fait de ne pas retourner un document d'aviation canadien annulé au ministre constitue une contravention à l'article 103.03 du Règlement de l'aviation canadien.</p> <p>Les faits mentionnés aux présentes sont également disponibles dans l'autre langue officielle auprès du bureau régional de Transports Canada à l'adresse indiquée ci-dessus.</p>						
<p>For the Minister of Transport - Pour le ministre des Transports</p>							
<p>* The date of the latest approved amendment of the certificate.</p> <p>26-0436 (0010-03)</p>	<p>* La date de la dernière modification approuvée du certificat.</p> 						

Avis d'annulation
Formulaire 26-0577

 <p style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 10px;">Transport Canada</p> <p style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 20px;">Transports Canada</p> <p>To A</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="padding: 2px;">Date (Y/A-M-D/J)</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">File No. - N° du dossier</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Certificate No. - N° du certificat</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Certificate Date * - Date du certificat *</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Transport Canada - Transports Canada</td></tr> <tr><td style="padding: 2px; text-align: right;">(address - adresse)</td></tr> </table>	Date (Y/A-M-D/J)	File No. - N° du dossier	Certificate No. - N° du certificat	Certificate Date * - Date du certificat *	Transport Canada - Transports Canada	(address - adresse)
Date (Y/A-M-D/J)							
File No. - N° du dossier							
Certificate No. - N° du certificat							
Certificate Date * - Date du certificat *							
Transport Canada - Transports Canada							
(address - adresse)							
<p>NOTICE OF CANCELLATION AIR OPERATOR CERTIFICATE</p> <p>Pursuant to paragraph 7.1(1) (b) <input type="checkbox"/> (c) <input type="checkbox"/> of the <i>Aeronautics Act</i>, the Minister of Transport has decided to cancel the part(s) of your Air Operator Certificate indicated below which authorizes</p> <p>This cancellation comes into effect immediately <input type="checkbox"/> or on the _____ of _____, at 23:59 hours local time.</p> <p>If you wish a review by the Civil Aviation Tribunal of the Minister's decision, you must file a request in writing with the Tribunal on or before the date that is indicated below. Requests for review may be filed with the Registrar, Civil Aviation Tribunal, 333 Laurier Ave. West, Room 1201, Ottawa, Ontario, K1A 0N5. The telephone number is (613) 990-6906. The Tribunal has prepared a <i>Guide for Applicants</i> which you may obtain from the Registrar.</p> <p>Your request for review must be received by the Tribunal no later than 23:59 hours on _____.</p> <p>A request for review by the Civil Aviation Tribunal does not prevent the cancellation from coming into effect.</p> <p>On the effective date of this Notice of Cancellation, you must return the cancelled part(s) of your Air Operator Certificate by bringing or mailing the cancelled part(s) to the Transport Canada, Civil Aviation regional office indicated above. Failure to return a cancelled Canadian aviation document is a contravention to section 103.03 of the <i>Canadian Aviation Regulations</i>.</p> <p>The particulars herein are also available in the other official language from the Transport Canada, Regional Office indicated above.</p>	<p>AVIS D'ANNULATION CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE</p> <p>En vertu du paragraphe 7.1(1) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>, le ministre des Transports a décidé d'annuler la (les) partie(s) de votre certificat d'exploitation aérienne sous-mentionné(s) qui autorise(nt)</p> <p>La présente annulation entre en vigueur immédiatement <input type="checkbox"/> ou le _____, à 23 h 59, heure locale.</p> <p>Si vous souhaitez faire réviser la décision du ministre par le Tribunal de l'aviation civile, vous devez déposer une requête écrite auprès du Tribunal au plus tard à la date indiquée ci-dessous. Les requêtes peuvent être déposées auprès du greffier du Tribunal de l'aviation civile, 333, av. Laurier Ouest, bureau 1201, Ottawa, Ontario K1A 0N5. Le numéro de téléphone est (613) 990-6906. Le Tribunal a préparé un livret intitulé <i>Guide des requérants</i> que vous pouvez obtenir auprès du greffier.</p> <p>Votre requête de révision doit parvenir au Tribunal au plus tard à 23 h 59.</p> <p>Le dépôt d'une requête en révision auprès du Tribunal de l'aviation civile n'empêche aucunement l'annulation de prendre effet.</p> <p>Vous devez remettre, au plus tard à la date de prise d'effet de cet avis d'annulation, la (les) partie(s) de votre certificat d'exploitation aérienne faisant l'objet d'annulation, en personne ou par la poste, au bureau régional de Transports Canada, Aviation civile à l'adresse indiquée ci-dessus. Le fait de ne pas retourner un document d'aviation canadien annulé au ministre constitue une contravention à l'article 103.03 du <i>Règlement de l'aviation canadien</i>.</p> <p>Les faits mentionnés aux présentes sont également disponibles dans l'autre langue officielle auprès du bureau régional de Transports Canada à l'adresse indiquée ci-dessus.</p>						
<p>_____ For the Minister of Transport - Pour le ministre des Transports</p> <p><small>* The date of the latest approved amendment of the part of the certificate.</small></p> <p>26-0577 (0010-03)</p>	<p>_____ * La date de la dernière modification approuvée de la partie du certificat.</p> 						

7.7 MESURES D'URGENCE À L'ÉGARD DES OPÉRATIONS DES EXPLOITANTS AÉRIENS

1. Dans des situations d'urgence, une intervention militaire, une insurrection, un tremblement de terre, une inondation ou un raz-de-marée par exemple, il peut être nécessaire de restreindre, de suspendre ou de modifier sur-le-champ les autorisations des exploitants aériens agréés qui exploitent un service dans les zones touchées.
2. En raison de leur nature, ces situations sont du ressort de l'administration centrale.

7.8 CRITÈRES D'ANNULATION PERMANENTE DES CEAs

Dispositions législatives

1. a) Le paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique* autorise le Ministre à suspendre, à annuler ou à refuser de renouveler un document d'aviation canadien parce que le titulaire est inapte ou que le titulaire, l'aéronef, l'aéroport ou toute autre installation visé par le document ne satisfait plus aux conditions de délivrance ou de maintien de la validité du document.
- b) Le paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique* autorise le Ministre à suspendre, à annuler ou de ne pas renouveler un document d'aviation, au sens du règlement pris en application du paragraphe 6.71(2) de la Loi, s'il estime que l'intérêt public, et notamment les antécédents aériens du titulaire ou de tel de ses dirigeants, le requiert.

Délégation de pouvoirs

2. Le sous-ministre, le sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, le directeur général, Aviation civile, le directeur, Aviation commerciale et d'affaires, le gestionnaire régional, Aviation commerciale, d'affaires, le chef, Inspection des entreprises de transport aérien et le chef, Inspection à l'étranger sont habilités, en vertu d'une délégation de pouvoirs, à suspendre ou à annuler un CEA ou à en refuser la délivrance ou le renouvellement.

Critères d'annulation

3. On envisagera d'annuler le CEA d'un exploitant aérien dans au moins une des circonstances ci-après ou pour au moins un des motifs suivants:
 - a) l'inaptitude de l'exploitant aérien à exploiter son service aérien commercial en toute sécurité et selon les conditions énoncées à son CEA;
 - b) une infraction aux alinéas 7.3(1)a), f) ou g) de la *Loi sur l'aéronautique* ou au *Code criminel* relativement aux opérations de l'exploitant aérien;
 - c) une série d'infractions commises dans une période de temps donnée et témoignant que l'exploitant aérien est inapte ou refuse d'exploiter son service aérien commercial conformément aux normes de sécurité;
 - d) la présentation délibérée de faux renseignements lors de la première demande d'obtention d'un certificat d'exploitation aérienne ou pendant la période de validité du certificat d'exploitation aérienne;
 - e) la perte répétée du contrôle d'exploitation ou de maintenance par l'exploitant aérien;
 - f) la non-conformité de l'exploitant aérien aux conditions de délivrance de son CEA pendant une période de temps indéterminée ou prolongée; et
 - g) le refus de délivrer un CEA à un des dirigeants de la compagnie ou l'annulation d'un CEA parce que l'exploitation n'était pas faite en toute sécurité.

Procédures

4. Chaque cas étant unique et devant être examiné en fonction de ses particularités, il est impossible d'établir des critères spécifiques pour l'annulation d'un CEA. La gravité de la situation et son incidence possible sur la sécurité aérienne détermineront s'il vaut mieux suspendre ou annuler les documents. On suivra les procédures suivantes lorsqu'on projette d'annuler des documents:
 - a) on consultera le directeur général, Aviation civile, dès que l'annulation est envisagée;
 - b) on consultera les services juridiques de TC, en région ou à l'administration centrale (selon le cas), sur les possibilités de poursuite;
 - c) avant d'annuler les documents, on fera parvenir au directeur général régional, Aviation civile ou au directeur, Aviation commerciale et d'affaires, la documentation à l'appui de cette mesure, y compris, en général, les constatations faites lors d'une vérification récente ou d'une série de vérifications récentes;

- d) une fois prise la décision d'annuler le CEA, on fera immédiatement parvenir au Ministre une note documentaire sur l'affaire et toute la documentation à l'appui;
- e) le gestionnaire de la région concernée, Aviation commerciale et d'affaires, ou le chef, Inspection des entreprises de transport aérien, sera le bureau de première responsabilité pour ce qui est de l'annulation et assurera la coordination avec les gestionnaires régionaux de la M&CA et de l'Application de la *Loi* en aviation;
- f) on avisera le gestionnaire régional des affaires publiques de la région ou de l'administration centrale (selon le cas);
- g) dans le cas d'un CEA d'un service aérien commercial intérieur ou intérieur et international, le responsable de l'annulation fera parvenir une copie de l'avis d'annulation à l'Office des transports du Canada et au directeur, Aviation commerciale et d'affaires;
- h) dans le cas d'un CEA à l'égard d'un travail aérien spécialisé, le responsable de l'annulation fera parvenir une copie de l'avis d'annulation au directeur, Aviation commerciale et d'affaires; et
- i) on inscrira les renseignements pertinents dans le SINCA.

7.9 SUSPENSION, ANNULATION OU REFUS DE RENOUVELER DES CEAs EN VERTU DE L'ARTICLE 103.07 DU *RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN*

1. En vertu de l'article 103.07 du *Règlement de l'aviation canadien*, le Ministre peut suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation canadien si:
 - a) le titulaire du document d'aviation canadien l'a remis volontairement au Ministre;
 - b) le document d'aviation canadien a été mutilé, modifié ou rendu illisible;

REMARQUE: Faites attention lorsque vous utilisez le fait 1.b) car il n'est pas sans controverse. Pour plus d'élaboration à ce sujet, veuillez communiquer avec la division de l'Application de la *Loi* en aviation et appels (AARBG) au numéro (613) 990-1218.

- c) l'aéronef visé par le document d'aviation canadien a été détruit ou désaffecté;
- d) le service aérien commercial, les autres services ou les entreprises visés par le document d'aviation canadien sont abandonnés.

2. Des modèles des lettres de suspension et d'annulation figurent aux pages 19 et 21.
3. N'utilisez pas le formulaire de Suspension (26-0368 ou 26-0576) ou le formulaire d'Annulation (26-0436 ou 26-0577) et l'Annexe (26-0369) pour suspendre ou annuler un Document d'aviation canadien en vertu de l'article 103.07 du RAC, utilisez plutôt les lettres types de Suspension ou d'Annulation visées aux pages 19 et 21.

Suspension - Lettre type

5258 - _____

5260 - _____

(Date)

Monsieur/Madame:

1. En vertu de l'article 103.07 du *Règlement de l'aviation canadien*, le Ministre a décidé de suspendre votre _____, pour les raisons suivantes:
 - j) le titulaire du document d'aviation canadien l'a remis volontairement au ministre;
 - k) le document d'aviation canadien a été mutilé, modifié ou rendu illisible;
 - l) l'aéronef visé par le document d'aviation canadien a été détruit ou désaffecté; ou
 - m) le service aérien commercial, les autres services ou les entreprises visés par le document d'aviation canadien sont abandonnés.

(Choisir l'option appropriée)

2. a) Cette suspension entrera en vigueur dans les 30 jours précédant la date indiquée ci-dessous;
OU
b) date d'entrée en vigueur de la suspension: _____.

3. a) Vous devez remettre, au plus tard à date de prise d'effet de cette suspension, en personne ou par la poste, votre document d'aviation canadien au bureau régional de Transports Canada, à l'adresse indiquée ci-dessus. Le fait de ne pas retourner un document d'aviation canadien suspendu constitue une infraction à l'article 103.03 du *Règlement de l'aviation canadien*.
OU
- b) Nous accusons réception de votre document d'aviation canadien.
4. Le présent document d'aviation sera annulé 90 jours après la date d'entrée en vigueur de la suspension.
5. Les faits mentionnés aux présentes sont également disponibles dans l'autre langue officielle.
6. auprès du bureau régional de Transports Canada à l'adresse indiqué ci-dessus.

Veuillez agréer, (Monsieur/Madame), l'expression de nos sentiments distingués.

La personne déléguée
Région de/du (indiquer la région concernée)

Annulation - Lettre type

5258 - _____

5260 - _____

(Date)

Monsieur/Madame:

1. En vertu de l'article 103.07 du *Règlement de l'aviation canadien*, le Ministre des transports a décidé d'annuler votre _____, pour les raisons suivantes:
 - a) le titulaire du document d'aviation canadien l'a remis volontairement au ministre;
 - b) le document d'aviation canadien a été mutilé, modifié ou rendu illisible;
 - c) l'aéronef visé par le document d'aviation canadien a été détruit ou désaffecté; ou
 - d) le service aérien commercial, les autres services ou les entreprises visés par le document d'aviation canadien sont abandonnés.

(Choisir l'option appropriée)

2. a) Cette annulation entrera en vigueur dans les 30 jours précédant la date indiquée ci-dessous;

OU
- b) date d'entrée en vigueur de l'annulation: _____.

3. a) Vous devez remettre, au plus tard à date de prise d'effet de cette annulation, en personne ou par la poste, votre document d'aviation canadien au bureau régional de Transports Canada, à l'adresse indiquée ci-dessus. Le fait de ne pas retourner un document d'aviation canadien suspendu constitue une infraction à l'article 103.03 du *Règlement de l'aviation canadien*. (Si vous désirez offrir à nouveau service aérien commercial, veuillez consulter notre bureau régional.)

OU
- b) Nous accusons réception de votre document d'aviation canadien.
4. Les faits mentionnés aux présentes sont également disponibles dans l'autre langue officielle auprès du bureau régional de Transports Canada à l'adresse indiquée ci-dessus.

Veuillez agréer, (Monsieur/Madame), l'expression de nos sentiments distingués.

La personne déléguée
Région de/du (indiquer la région concernée)

7.10 DISPOSITIONS LÉGISLATIVES SUR LE REFUS DE DÉLIVRER DES CEAs

1. Dès que le CEA d'un exploitant aérien a été annulé, on peut décider, au nom du Ministre, de ne pas délivrer ledit document lorsque l'exploitant aérien présente une nouvelle demande. Le pouvoir de refuser de délivrer ce document est stipulé dans le paragraphe 6.71(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, dans les termes suivants:

“Le ministre peut refuser de délivrer un document d’aviation canadien s’il estime que l’intérêt public, et notamment les antécédents aériens du demandeur ou de tel de ses dirigeants, le requiert.”

2. Il peut arriver qu'il ne soit pas dans l'intérêt public de délivrer un document d'aviation canadien, même si le requérant respecte toutes les normes techniques de sécurité. Prenons, par exemple, un requérant qui, après que son document d'aviation a été suspendu ou annulé, demanderait que ce document lui soit délivré à nouveau ou que lui soit émis un document d'aviation d'un autre genre. On a vu, dans le passé, des titulaires de documents d'aviation qui, après annulation de ces documents par suite d'une atteinte grave à la sécurité aérienne, ont présenté une autre demande de délivrance d'une licence ou d'un CEA à l'égard des mêmes opérations ou d'opérations différentes. Compte tenu du dossier des requérants de ce genre, il n'est généralement pas dans l'intérêt public de leur délivrer un nouveau document d'aviation, à tout le moins sans leur avoir laissé le temps de “reprendre leurs esprits.”
3. Le pouvoir de refuser de délivrer un document, compte tenu du dossier aéronautique antérieur du requérant, s'applique aux personnes physiques et, dans le cas des personnes morales, à leurs dirigeants.

7.11 REMISE VOLONTAIRE DES CEAs

1. On enverra à l'exploitant aérien qui remet volontairement un certificat d'exploitation aérienne une lettre de suspension ou d'annulation reprenant l'énoncé des lettres type figurant aux pages 19 et 21.
2. Le CEA sera suspendu pour une période d'une année, après quoi, il sera annulé.
3. On inscrira les renseignements pertinents dans le SINCA.

7.12 AVIS JURIDIQUES

Énoncé de politique

1. La direction de l'Aviation commerciale et d'affaires de l'administration centrale (AARX) a créé une collection d'avis juridiques.

Contexte

2. À plusieurs occasions, les régions et les divisions de la direction de l'Aviation commerciale et d'affaires (AARX) ont demandé des avis juridiques sur des sujets dont l'Avocat général du ministère - Transports (AJ) a déjà répondu. Le résultat est une duplication de demande sur le même sujet.

But

3. Le but est d'établir des procédures normales lors d'une demande d'un avis juridique.

Procédures

4. Afin d'établir des procédures normales et de créer une collection d'avis juridiques pour AARX, les procédures suivantes s'appliquent::
 - a) toutes les divisions de AARX ont fourni à la division des Normes d'agrément (AARXC) une copie de leurs avis juridiques qui sont catalogués pour aisance de recherche;
 - b) les chefs des divisions de AARX peuvent demander un avis juridique directement auprès d'AJ, cependant avant de présenter une telle demande, on doit vérifier la collection d'avis juridiques de AARXC et du directeur, Services de réglementation (AARB) sur le sujet en question;
 - c) une région peut solliciter des avis juridiques auprès de leurs conseillers juridiques régionaux sur des affaires strictement régionales, cependant, une demande d'avis juridique pour des interprétations de politique ou de règlement devrait être sollicités par l'entremise de AARX;
 - d) toutes les copies des demandes et des réponses d'avis juridiques reçues par les divisions de AARX doivent être envoyées à AARXC pour la collection d'avis juridiques.

7.13 LISTE DE VÉRIFICATION - SUSPENSION OU ANNULATION DE COBA

Nom de la compagnie _____ Date _____
Document de suspension/annulation est préparé par _____

	INITIALS du réviseur
Informar la compagnie qu'un avis de suspension ou une annulation sera émis prochainement	
Au besoin, coordonner la suspension avec les BPR, Aviation commerciale et d'affaires et de Maintenance et construction. Pour suspensions du personnel des opérations à rôles multiples, assurez-vous que la suspension se rapporte au gestionnaire des opérations, pilote en chef et la personne responsable de la maintenance, selon le cas.	
1. Vérifier si le bon formulaire de suspension est utilisé, suspension totale ou partielle.	
2. L'avis de suspension doit être délivré par courrier recommandé, tel qu'indiqué sur l'avis de suspension.	
3. Vérifier le nom de la compagnie	
4. Vérifier le numéro 5258.	
5. Vérifier le numéro 5260	
6. Vérifier la date d'agrément, c'est la date Approuvé indiquée à gauche sur le bas de la page de la table des matières.	
7. Vérifier l'adresse de la compagnie.	
8. Vérifier le renvoi de la Loi sur l'aéronautique - à la suspension	
9. Vérifier les références réglementaires, les raisons de la suspension.	
10. Vérifier le délai accordé - pour les mesures correctives et la date de suspension/d'annulation.	
11. Vérifier si la date d'appel correspond à 30 jours de la date de délivrance.	
12. S'assurer que les raisons de la suspension soient bien détaillées et ne soient pas seulement un renvoi au Règlement.	
13. Vérifier les conditions de rétablissement.	
14. S'assurer que le renvoi en français est inscrit à l'annexe qui permet à la personne qui reçoit la suspension qu'elle lui soit délivrée en français.	

Les articles 1-14 ci-dessus devraient être vérifiés pour exactitude séparément par deux personnes.

Révisé

par _____ & _____.

Tâches administratives

	Initials Admin
1. Note d'information requise Oui _____ Non _____	
2. Télécopier une copie de la suspension/annulation à la compagnie	
3. L'inspecteur doit faire une entré dans le SNARA si la suspension n'entre pas en vigueur.	
4. Effectuer la mise à jour du SINCA	
5. Effectuer la mise à jour Tracker, au besoin	
6. Informer par télécopie les gestionnaires de C&BA, M&M et de l'Application de la de la loi et SST pour aviser les inspecteurs concernant la suspension.	
7. Envoyer à l'Office une copie de la suspension par télécopie si la suspension est immédiate, autrement à la date d'entrée en vigueur ou envoyer l'annulation à l'Office. (non requis pour le RAC 702)	
8. Placer une copie de la suspension/annulation aux dossiers 5258 et 5260	
9. Placer une copie de la présente liste de vérification au dossier 5260	
10. Pour annulation, fermer les dossiers, aviser le DG, SST, CS de fermer leurs dossiers.	
11. Mettre le dossier sur le système de rappel, retourner le document et l'annulation officiels, au besoin.	

7.14 RÉVISIONS DES CAS RENVOYÉS PAR LE TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE (TAC) POUR RÉEXAMEN PAR LE DIRECTEUR DE L'AVIATION COMMERCIALE ET D'AFFAIRES (AARX)

Introduction

Les cas renvoyés par le Tribunal de l'aviation civile (TAC) à l'Aviation commerciale et d'affaires de Transport Canada pour réexamen doivent être révisés de manière à assurer l'équité et la transparence en tout temps.

Objet

La présente *Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires (CIACA)* a pour objet d'informer les titulaires de documents d'aviation canadiens du processus suivi lorsqu'un cas du TAC (relatif à la sous-partie 604 de la partie VI du *Règlement de l'aviation Canadian (RAC)* et à la partie VII du RAC) a été renvoyé au ministre pour réexamen.

Références

Paragraphes 7.1(8) et (9) de la *Loi sur l'aéronautique*.

Contexte

Le document sur la délégation de pouvoirs plus particulièrement l'Annexe H-1, n^o 7, autorise le Directeur de l'Aviation commerciale et d'affaires (AARX) à réexaminer les cas relatifs à la sous-partie 604 de la partie VI du RAC et de la partie VII du RAC qui ont été renvoyés par le TAC en application du paragraphe 7.1(8) de la *Loi sur l'aéronautique*.

Élaboration d'une politique

Lorsqu'un cas de suspension, d'annulation ou de refus de renouveler un document d'aviation Canadian en application du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique* (concernant la sous-partie 604 de la partie VI du RAC et la partie VII du RAC) est renvoyé au ministre pour réexamen, les procédures suivantes doivent être respectées.

1. Le cas doit être envoyé aux Normes opérationnelles (AARXB), Aviation commerciale et d'affaires, aux fins de traitement.
2. Un comité de révision relevant d'AARX doit être formé et inclure 2-3 personnes qui n'ont aucun lien direct avec le cas.

REMARQUE: Dans le cas d'un renvoi d'un contrôle de la compétence du pilote (CCP), on considère qu'une personne a un lien direct avec le cas si elle est:

- a) le Pilote vérificateur agréé (PVA) qui a effectué le CCP;
- b) l'Inspecteur des transporteurs aériens qui a surveillé le CCP effectué par un autre PVA;
- c) le superviseur immédiat de la personne mentionnée en a) ou b) ci-dessus;
- d) l'Agent de présentation de cas qui a d'abord présenté le cas; ou

- e) parmi les personnes qui ont participé au processus de décision lorsque ce cas a d'abord été présenté.
- 3. Le comité de révision fera des recommandations à AARX qui, à son tour, établira la position du ministre de modifier ou non la décision initiale.
- 4. Une copie de la décision sera envoyée au plaignant, au Tribunal de l'aviation civile, au Gestionnaire régional de l'Aviation commerciale et d'affaires ou au Chef de l'Inspection des entreprises de transport aérien (AARXD) qui s'était d'abord occupé de ce cas, au Chef des Normes opérationnelles (AARXB), au Directeur des Services de réglementation (AARBH) et au Chef des Appels (AARBG).

CONCLUSION

Les procédures décrites dans cette CIACA sont jugées équitables dans le cadre du réexamen de cas renvoyés par le TAC à l'Aviation commerciale et d'affaires.

7.15 SUSPENSION IMMEDIATE D'UN DOCUMENT D'AVIATION CANADIEN EN VERTU DU PARAGRAPHE 7.1 (1) DE LA LOI

- a) La Cour fédérale a récemment renversé une décision du Tribunal de l'aviation civile. Le juge a annulé la décision du ministre concernant la suspension du certificat d'exploitation aérienne (CEA) d'une entreprise en se fondant sur le fait que le titulaire du CEA n'avait pas reçu un avis raisonnable concernant les mesures prévues à son endroit.
- b) Si vous avez l'intention de suspendre un document d'aviation canadien en vertu du paragraphe 7.1 (1) de la *Loi sur l'aéronautique* et que vous souhaitez que la suspension entre en vigueur *immédiatement*, sachez qu'il est nécessaire de donner un préavis raisonnable au titulaire du document concernant les mesures qui seront prises avant de délivrer l'avis de suspension. Cet avis raisonnable peut prendre la forme d'un appel téléphonique ou se faire par écrit. Le contact avec le titulaire du document devrait normalement avoir lieu au moins quelques heures avant que l'avis ne soit envoyé.
- c) Ce préavis ne devrait pas être perçu comme allant à l'encontre du but poursuivi, soit la suspension immédiate d'un document, mais plutôt comme un moyen de respecter un principe de base en matière de droit administratif, celui de l'équité procédurale. Ce principe offre aux individus la possibilité d'être entendus avant qu'une mesure administrative ne soit prise contre eux. Par exemple, vous avez l'intention de suspendre le CEA d'un exploitant parce qu'il n'a plus à son service un pilote en chef à temps plein. Un bref appel à l'exploitant pour l'informer de vos intentions lui donne la chance d'être entendu. Il se pourrait qu'à ce moment-là il mentionne qu'il a trouvé un nouveau pilote

en chef qui serait, à votre avis, acceptable et qui pourrait commencer à travailler immédiatement. Bien sûr, si l'exploitant ne peut pas satisfaire aux conditions imposées, la suspension entrerait en vigueur immédiatement après qu'il ait eu la possibilité d'être entendu.

- d) Des discussions sur les questions opérationnelles délicates ont habituellement cours entre le personnel de Transports Canada et les exploitants avant qu'un avis de suspension immédiate ne soit transmis, pour des raisons pratiques. Par conséquent, cette récente décision n'entraînera pas de changement radical en ce qui concerne nos procédures habituelles.
- e) La Division des conseils et des appels – Tribunal de l'aviation civile, Direction des Services de réglementation, examinera le matériel de cours qui porte sur les suspensions effectuées en vertu du paragraphe 7.1 (1) de la *Loi* afin de s'assurer qu'il soit modifié de manière à refléter le processus en cause.

CHAPITRE

8

Location d'aéronefs, autorisations et exemptions ministérielles

Table des matières

Location d'aéronefs, autorisations et exemptions ministérielles

8.1	LOCATION D'UN AÉRONEF CANADIEN SANS ÉQUIPAGE À DES EXPLOITANTS CANADIENS OU ÉTRANGERS	1
8.2	LOCATION D'AÉRONEFS ÉTRANGERS — AUTORISATIONS ET EXEMPTION MINISTÉRIELLES	4
8.3	AUTRES TYPES D'EXEMPTIONS MINISTÉRIELLES	5
8.4	EXPLOITATION, AU CANADA, D'AÉRONEFS ÉTRANGERS PAR UN EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER NON TITULAIRE D'UN CERTIFICAT CANADIEN D'EXPLOITATION AÉRIEN ÉTRANGER — EXEMPTION MINISTÉRIELLE - TRAVAUX AÉRIENS	5
8.5	UTILISATION DE PERSONNEL ÉTRANGER POUR DES SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX AU CANADA.....	15
8.6	ACCORDS DE GESTION	15
8.7	CRITÈRES RELATIFS AUX ACCORDS DE GESTION DU CONTRÔLE D'EXPLOITATION	16
8.8	EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER EXPLOITANT DES VOLS AU CANADA AU NOM D'UN EXPLOITANT AÉRIEN CANADIEN.....	19
8.9	AUTORISATION ET EXEMPTIONS MINISTÉRIELLES - REDEVANCES ..	23
8.10	EXEMPTIONS DES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES	23
8.11	EXEMPTION - LOCATION PARTICULIÈRES - OPÉRATIONS SELON LA SOUS-PARTIE 604 ET LA PARTIE VII DU RAC.....	23
8.12	EXEMPTIONS DES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES DIRECTIVE DE L'AVIATION CIVILE - NO 1	30

Chapitre 8

8.1 LOCATION D'UN AÉRONEF CANADIEN SANS ÉQUIPAGE À DES EXPLOITANTS CANADIENS OU ÉTRANGERS

1. a) L'utilisation d'aéronefs loués commerciaux sans équipage peut être rattachée aux exemples suivants:
 - (i) la location d'un aéronef immatriculé dans un État étranger et utilisé par un exploitant aérien canadien sous son certificat d'exploitation aérienne;
 - (ii) la location d'un aéronef entre deux exploitants aériens canadiens;
 - (iii) la location d'un aéronef commercial canadien par un exploitant aérien canadien à un exploitant aérien étranger;
 - (iv) la location d'un aéronef commercial canadien d'un constructeur d'aéronef canadien à un exploitant aérien étranger;
- b) la sous-partie 203 du RAC se rapporte à l'Utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés.
2. Un exploitant aérien canadien (locataire) qui désire louer un aéronef sans équipage d'un exploitant aérien étranger (locateur) pour l'utiliser sous son certificat d'exploitation aérienne:
 - a) peut le faire sous l'autorité du paragraphe 203.03(2) du RAC et doit rencontrer les exigences du paragraphe 223.03(2) des *Normes relatives à l'utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés* afin d'obtenir l'autorisation nécessaire;
 - b) doit faire parvenir au ministre la formule de "Demande pour autoriser la location d'un aéronef entre un exploitant aérien canadien (Locataire) et un exploitant aérien étranger (Locateur)"; (Formule LF - 3).
 - c) lorsque l'information de la formule mentionnée à l'alinéa 2a) a été vérifiée et que toutes les exigences réglementaires ont été rencontrées, la Division régionale, Aviation commerciale et d'affaires ou la Division d'Inspection des entreprises de transport aérien (AARXD) délivrera à l'exploitant aérien *l'Autorisation: Utilisation d'aéronefs loués*";
 - d) en vertu de l'alinéa 203.07(1)a) du RAC, il est interdit à un exploitant aérien canadien d'utiliser un nombre d'aéronefs loués supérieur à 25 pour cent du nombre d'aéronefs immatriculés au nom de l'exploitant aérien canadien, arrondi au nombre entier supérieur;

- e) conformément aux exigences de l'article 203.09 du RAC, l'exploitant aérien à qui le ministre a délivré une autorisation doit, dans les sept jours suivant la date de délivrance de l'autorisation, faire parvenir au ministre une copie signée de la location.
- 3. Les demandes d'utilisation d'aéronefs loués mentionnées aux sous-alinéas 1.a) (iii) et (iv) seront adressées aux Divisions régionales de Licence d'aviation, Immatriculation des aéronefs, qui les enverront à la Division d'Immatriculation d'aéronefs (AARRC) de l'administration centrale.
- 4. Les procédures administratives de location se rapportant au sous-alinéa 1.a) (i) sont établies par AARRC au Chapitre 5 et au sous-alinéa 1.a) (ii) aux Chapitre 2 ou 3 du Manuel des procédures administratives concernant l'utilisation d'aéronefs loués.

Formules de location et d'autorisation

Les formules suivantes sont utilisées pour les locations et les autorisations.

1. AVIS DE LOCATION D'AÉRONEF LF-5
(ADVISORY AIRCRAFT LEASING OPERATION)
2. AUTORISATION: UTILISATION D'AÉRONEFS LOUÉS LF-6
(AUTHORIZATION: TO CONDUCT A LEASING OPERATION)
3. DEMANDE POUR AUTORISER LA LOCATION D'UN AÉRONEF ENTRE
DEUX EXPLOITANTS AÉRIENS CANADIENS LF-1
(APPLICATION TO AUTHORIZE A LEASING OPERATION OF AN
AIRCRAFT INVOLVING TWO CANADIAN AIR OPERATORS)
4. DEMANDE POUR AUTORISER LA LOCATION D'UN AÉRONEF ENTRE
UN EXPLOITANT AÉRIEN CANADIEN (LOCATEUR) ET UN
EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER (LOCATAIRE) LF-2
(APPLICATION TO AUTHORIZE A LEASING OPERATION OF AN
AIRCRAFT INVOLVING A CANADIAN AIR OPERATOR (LESSOR) AND
A FOREIGN AIR OPERATOR (LESSEE))
5. DEMANDE POUR AUTORISER LA LOCATION D'UN AÉRONEF ENTRE
UN EXPLOITANT AÉRIEN CANADIEN (LOCATAIRE) ET UN
EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER (LOCATEUR) LF-3
(APPLICATION TO AUTHORIZE A LEASING OPERATION OF AN
AIRCRAFT INVOLVING A CANADIAN AIR OPERATOR (LESSEE) AND
A FOREIGN AIR OPERATOR (LESSOR))
6. DEMANDE POUR AUTORISER LA LOCATION D'UN AÉRONEF ENTRE
UN CONSTRUCTEUR D'AÉRONEFS CANADIEN (LOCATEUR) ET UN
EXPLOITANT ÉTRANGER (LOCATAIRE) LF-4
(APPLICATION TO AUTHORIZE A LEASING OPERATION OF AN
AIRCRAFT INVOLVING A CANADIAN AIRCRAFT MANUFACTURER
(LESSOR) AND A FOREIGN OPERATOR (LESSEE))

8.2 LOCATION D'AÉRONEFS ÉTRANGERS — AUTORISATIONS ET EXEMPTION MINISTERIELLES

1. Lorsqu'un exploitant aérien désire louer un aéronef commercial étranger, les points suivants doivent être considérés en plus des exigences de location réglementaires:
 - a) on avisera l'exploitant aérien que l'aéronef étranger doit être conforme à nos normes de navigabilité (certificat de type canadien). À cet égard, il est important qu'il y ait une bonne collaboration avec la Division régionale de la M&CA, qui, de son côté, coordonnera les autorisations requises avec la Division de la Maintenance et construction des aéronefs (AARP) de l'administration centrale. Cela permettra d'éviter que l'exploitant aérien ne loue un aéronef étranger qu'il n'est peut-être pas autorisé à exploiter aux termes de son CEA, parce que cet aéronef n'est pas conforme à nos normes de navigabilité;
 - b) si la location porte sur un type d'aéronef non visé par le CEA du locataire, celui-ci fera une demande de modification de son certificat d'exploitation aérienne (formulaires 26-0045 à 26-0048 et 24-0070 (AMO)) et se conformera aux exigences pertinentes du RAC;
 - c) l'article 203.08 du RAC mentionne les restrictions relatives à la période d'utilisation aux termes de l'autorisation à l'égard de l'aéronef immatriculé dans un État étranger;
 - d) le paragraphe 203.04(1) du RAC stipule 'qu'il est interdit à toute personne d'utiliser un aéronef loué lorsque soit le locateur, soit le locataire de l'aéronef n'est pas un Canadien à moins que le ministre et l'autorité responsable de l'aviation civile de l'état du locateur ou du locataire n'aient donné leur consentement à une telle utilisation';
 - e) l'alinéa 223.03(3)c) des *Normes relatives à l'utilisation d'aéronefs loués par les personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés* exige que le locataire fournisse au ministre de telles informations qu'il considère nécessaire pour établir que l'aéronef est conforme aux exigences du certificat de type délivré pour l'aéronef ou un autre document équivalent approuvé par le ministre et qui rencontre les normes de navigabilité applicables et les exigences de l'équipement requis par le RAC.
2. Aucun titulaire d'un CEA canadien ne peut affréter un aéronef:
 - a) d'un exploitant aérien étranger;
 - b) de tout ressortissant étranger ou
 - c) de tout citoyen canadien
qui n'est pas titulaire d'un CEA.

8.3 AUTRES TYPES D'EXEMPTIONS MINISTÉRIELLES

1. Si une région doit délivrer une exemption ministérielle à l'égard des exigences du RAC dans d'autres cas que la location d'un aéronef étranger, elle obtiendra au préalable les documents suivants:
 - a) une demande écrite de l'exploitant aérien;
 - b) les motifs à l'appui de la demande de l'exploitant aérien;
 - c) s'il y a lieu, une copie du document attestant de la période d'exemption convenue; et
 - d) l'approbation de la demande accordée par la Division de la M&CA.
2. S'il faut prolonger une exemption ministérielle, prière de prévoir un délai suffisant pour que toutes les divisions chargées de la coordination puissent traiter la demande avant que l'exemption n'arrive à échéance.
3. On avisera les exploitants aériens qui demandent une exemption de ne pas communiquer avec l'administration centrale à ce sujet, les demandes et la délivrance des exemptions relevant des bureaux régionaux.

8.4 EXPLOITATION, AU CANADA, D'AÉRONEFS ÉTRANGERS PAR UN EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER NON TITULAIRE D'UN CERTIFICAT CANADIEN D'EXPLOITATION AÉRIEN ÉTRANGER — EXEMPTION MINISTÉRIELLE - TRAVAUX AÉRIENS

1. Lorsqu'un exploitant aérien étranger demande d'exploiter un aéronef au Canada pour des opérations de travaux aériens, il doit être avisé qu'il doit faire une demande d'un CEA aérien étranger – Accord de libre-échange ALÉ auprès de la Division d'inspection à l'étranger (AARXH) à l'administration centrale.
2. L'exploitation, au Canada, d'aéronefs étrangers par un exploitant aérien étranger qui n'est pas titulaire d'un CEA canadien, nécessite une exemption ministérielle de l'application du paragraphe 700.02(1) et de l'article 702.02, 703.02, 704.02 ou 705.02 du RAC. L'exemption est accordée en vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*. Le bureau régional accordera à un exploitant aérien étranger une exemption ministérielle de l'exigence énoncée à l'article 702.02 du RAC relativement au CEA uniquement pour des travaux aériens et aux conditions suivantes:
 - a) cette exemption est dans l'intérêt public;
 - b) il peut être démontré que l'exploitant aérien étranger exploitera le service aérien commercial en toute sécurité;

- c) l'entrepreneur canadien a pris tous les moyens raisonnables pour faire affaire avec un exploitant aérien canadien agréé, mais aucun n'était disponible ou, s'il y en avait un, celui-ci ne pouvait fournir l'équipement requis pour exécuter le travail en raison d'autres engagements.

Procédures

3. Si un agent du Ministère reçoit d'un exploitant aérien une demande d'exemption ministérielle à l'égard du paragraphe 700.02(1) et de l'article 702.02, 703.02, 704.02 ou 705.02 du RAC, la demande d'une exemption ministérielle doit être présentée au bureau régional intéressé par l'exploitant aérien étranger ou par quelqu'un ayant l'autorisation légale pour lui. L'agent doit remettre au client et à l'exploitant aérien étranger une copie de la brochure de l'Annexe "A" avec une lettre d'explication qui sont présentées, aux pages 10 à 14, qui reflètera les directives suivantes:

- a) l'exploitant aérien étranger fournira les documents ci-après, mais les chiffres mentionnés au sous-alinéa (iv) pourront être modifiés en fonction des circonstances:
- (i) une copie de son CEA ou de tout autre document établissant sa compétence; si le transporteur est américain, il présentera aussi les pages A1 (Délivrance et applicabilité), A3 (Aéronefs autorisés) et B50 (Territoires d'exploitation) de ses spécifications d'exploitation;
 - (ii) une copie d'une lettre de l'autorité de l'aviation civile du pays d'immatriculation, attestant qu'elle a été informée de la demande d'exploitation d'un aéronef au Canada et qu'elle l'approuve;
 - (iii) une copie du certificat d'immatriculation et du certificat de navigabilité de l'aéronef;

REMARQUE: L'aéronef doit avoir reçu un certificat de type canadien et répondre aux normes canadiennes relatives à la navigabilité aérienne et peut faire l'objet d'une inspection lors de son entrée ou en tout temps lors de son exploitation au Canada.

- (iv) dans le cas d'une demande d'exemption ministérielle à l'égard de l'exploitation d'un hélicoptère, des données sur la limite de charge au décollage et confirmation que cette charge ne peut être fractionnée; et
- (v) des lettres provenant d'exploitants aériens canadiens possédant des aéronefs d'une portance équivalente ou supérieure avec qui il a communiqué. Dans le cas des hélicoptères, une des lettres proviendra d'un exploitant aérien important, e.g. Canadian Helicopters Limited. Ces lettres contiendront les renseignements suivants:

- (A) une confirmation qu'ils n'exploitent pas ce type d'aéronef ou n'ont pas les types d'aéronefs requis pour effectuer le travail, à cause soit de l'équipement de bord, soit des capacités des aéronefs;
- (B) une confirmation que leur équipement n'est pas disponible pendant la période visée par la demande d'exemption ministérielle; et
- (C) une confirmation qu'ils reconnaissent que ladite lettre sera utilisée dans le cadre d'une demande d'exemption ministérielle permettant à un exploitant aérien étranger d'exploiter un service au Canada et qu'ils ne s'opposent pas à la délivrance de cette exemption.

REMARQUE: Transports Canada, Aviation civile acceptera seulement des lettres des exploitants aériens canadiens possédant des aéronefs d'une portance équivalente ou supérieure.

4. En ce qui concerne l'alinéa 3.a)(v), la région déterminera s'il y a d'autres exploitants aériens canadiens capables d'effectuer le travail et s'il serait nécessaire d'obtenir une lettre de chacun.

REMARQUE: a) Dans le but de fournir un service rapide et non bureaucratique, le bureau régional doit s'assurer que tous les éléments de la politique soient respectés avant de délivrer l'exemption.

b) On doit coordonner avec la division régionale de la M&CA avant la signature du directeur général régional de l'Aviation civile.

5. On informera également les exploitants aériens que l'exemption ministérielle ne sera valide que pour la période indiquée dans la demande et qu'aucune exemption ne sera émise pour une période supérieure à trente jours. Toute demande de prolongation de l'exemption au-delà de trente jours devra être accompagnée des mêmes documents que la demande initiale.
6. L'exemption ministérielle délivrée indiquera la région d'exploitation, le travail à effectuer et la dénomination sociale du client. Sa validité sera fonction de ces facteurs. (Voir les pages 17 et 18 pour échantillon d'exemption ministérielle.
7. La région où la demande a été présentée et/ou la(les) région(s) visée(s) par l'exploitation sera(seront) consultée(s) pour déterminer s'il y a des exploitants aériens capables ou disponibles à effectuer le travail avant de délivrer l'exemption et la région visée sera responsable de la surveillance réglementaire des opérations.

8. Dans le cas où les vols doivent se faire au-dessus d'agglomérations urbaines, le gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires doit émettre une autorisation supplémentaire pour assurer l'exploitation proposée dans la région.

REMARQUE: L'autorisation ministérielle est accordée sous réserve du respect des conditions de l'autorisation par l'exploitant aérien. Le Ministre peut, en tout temps, suspendre ou annuler par écrit toute partie de la présente autorisation s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise ou pour tout motif valable, y compris le non-respect, de la part de l'exploitant aérien, de ses employés ou de ses agents, des dispositions de la *Loi sur l'aéronautique*, du *Règlement de l'aviation canadien* ou de toute autre condition énoncée.

REMARQUE: Outre le document cité à l'alinéa 3.(a)(ii), l'exploitant obtiendra de la FAA des É-U., pour les aéronefs d'un poids supérieur à 12 500 lb:

- a) des lettres d'attestation et d'approbation des services d'immatriculation étrangers, en sus, lorsque l'aéronef est immatriculé aux États-Unis, d'une lettre de la FAA attestant soit que le locateur est une société américaine, soit que les exigences énoncées dans le règlement 14 CFR 47.9 ne s'appliquent pas:
- (i) note d'information: les ressortissants et les sociétés d'autres pays que les États-Unis peuvent immatriculer un aéronef aux É-U., contrairement au Canada; toutefois, l'immatriculation de ces aéronefs peut être retirée, si "... l'aéronef n'est pas basé aux États-Unis ou s'il n'y est pas exploité principalement..." (trad.); le paragraphe du règlement 14 CFR 47.9(b) se lit comme suit:
- (A) pour les fins de l'immatriculation, un aéronef est basé et exploité principalement aux États-Unis si le nombre d'heures de vol accumulées aux États-Unis représente du moins 60 p. 100 du nombre total d'heures de vol de l'aéronef, au cours des périodes suivantes:
- (B) pour un aéronef immatriculé le 1er janvier 1980 ou avant, le premier semestre commençant à cette date et chaque semestre ultérieur; et
- (C) pour un aéronef immatriculé après le 1er janvier 1980, la période calculée à partir de la date d'immatriculation jusqu'à la fin du semestre suivant et, par la suite, chaque semestre ultérieur." (trad.);

- b) la présente politique vise à éviter qu'un exploitant aérien canadien ne loue et n'exploite un aéronef immatriculé aux É-U., dont l'immatriculation pourrait être retirée sans que lui ou que Transports Canada, Aviation civile n'en soient informés.
9. Si une exemption ministérielle est abrogée ou annulée, peu importe comment les motifs d'annulation sont formulés, toute suspension ou annulation d'une exemption ne serait pas régulière si elle n'était faite selon les règles de la justice naturelle. À tout le moins, ces règles exigent que le titulaire de l'exemption soit informé de l'intention d'annulation et des raisons sur lesquelles l'intention est fondée et, subséquemment, qu'il ait la chance de présenter des observations quant aux raisons pour lesquelles l'annulation ne devrait pas y avoir lieu. (Je remarque que, dans une situation où il y aurait un véritable danger pour la sécurité, la cour permettrait probablement une suspension immédiate, mais la possibilité subséquente de faire des observations devrait quand même être donnée au titulaire.)

Exemption ministérielle - lettre type

File Number: _____

Nom de l'exploitant aérien étranger

Télécopieur

Monsieur (ou Madame),

L'exploitation, au Canada, d'aéronefs étrangers par un exploitant aérien étranger qui n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne canadien, nécessite une exemption ministérielle de l'application du paragraphe 700.02(1) et de l'article (702.02, 703.02, 704.02 ou 705.02) du *Règlement de l'aviation canadien*. L'exemption est accordée en vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'Aéronautique*.

L'exemption ministérielle ne sera accordée à un exploitant aérien étranger que si les conditions suivantes sont présentes:

- a) l'exemption est dans l'intérêt public;
- b) il peut être démontré que l'exploitant aérien étranger exploitera le service aérien commercial en toute sécurité;
- c) l'entrepreneur canadien a pris tous les moyens raisonnables pour faire affaire avec un exploitant aérien canadien agréé, mais aucun n'était disponible ou, s'il y en avait un, celui-ci ne pouvait fournir l'équipement requis pour exécuter le travail.

Toute demande d'exemption ministérielle doit être présentée par l'exploitant aérien étranger ou par une personne ayant l'autorisation légale de le faire pour lui.

En réponse à votre demande de renseignements, vous trouverez ci-joint une liste détaillée des exigences auxquelles vous devrez satisfaire pour obtenir une exemption.

L'exploitant aérien doit avoir un certificat de type canadien pour l'aéronef qui sera exploité au Canada. Cet aéronef doit se conformer aux normes canadiennes de navigabilité et peut faire l'objet d'une inspection au moment de son entrée ou en tout temps au cours de son exploitation au Canada.

Veillez vous reporter aux conditions qui sont stipulées en annexe A de la présente. Ces conditions sont partie intégrante de l'exemption ministérielle et devront être respectées pour la durée de l'exploitation de l'aéronef au Canada.

Pour tout autre renseignement, vous êtes prié de communiquer par écrit avec.....

Veillez agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Signature de la personne déléguée

pièces jointes

ANNEXE "A"

Exemption ministérielle de l'application du paragraphe 700.02(1) et de l'article (702.02, 703.02, 704.02 ou 705.02) du Règlement de l'aviation canadien Exploitants aériens étrangers

1. La demande d'une exemption ministérielle doit être présentée par l'exploitant aérien étranger ou par quelqu'un ayant l'autorisation légale de le faire de la part de l'exploitant aérien étranger.
2. Une exemption ministérielle sera accordée uniquement s'il est établi qu'aucun exploitant aérien canadien n'a les capacités requises. Pour établir cette incapacité et la capacité d'un autre exploitant aérien d'assurer le service, l'exploitant fournira les documents suivants:
 - a) une copie de son certificat d'exploitation aérienne ou de tout autre document établissant sa compétence; si l'exploitant aérien est américain, il présentera aussi les pages A1 (Délivrance et applicabilité), A3 (Aéronefs autorisés) et B50 (Territoires d'exploitation) de ses spécifications d'exploitation;
 - b) une copie des certificats d'immatriculation et de navigabilité de l'aéronef;

REMARQUE: Il doit y avoir un certificat de type canadien à l'égard de cet aéronef. L'aéronef doit rencontrer les normes canadiennes de navigabilité et peut faire l'objet d'une inspection lors de son entrée ou en tout temps lors de son exploitation au Canada.
 - c) dans le cas d'une demande d'exemption ministérielle à l'égard de l'exploitation d'un hélicoptère, des données sur la limite de charge au décollage et confirmation que cette charge ne peut être fractionnée; et
 - d) une copie d'une lettre de l'autorité de l'aviation civile du pays d'immatriculation, attestant qu'elle a été informée de la demande d'exploitation d'un aéronef au Canada et qu'elle l'approuve;
3. L'exploitant aérien étranger remettra des lettres provenant d'exploitants aériens canadiens possédant des aéronefs d'une portance équivalente ou supérieure, avec qui il a communiqué. Dans le cas des hélicoptères, une des lettres proviendra d'un exploitant aérien important, e.g. Canadian Helicopters Limited. Ces lettres contiendront les renseignements suivants:
 - a) une attestation qu'ils n'exploitent pas ce type d'aéronef ou n'ont pas les types d'aéronefs requis pour effectuer le travail, à cause soit de l'équipement de bord, soit des capacités des aéronefs;
 - b) une attestation que leur équipement n'est pas disponible pendant la période visée par la demande d'exemption ministérielle; et

- c) une attestation qu'ils reconnaissent que ladite lettre sera utilisée dans le cadre d'une demande d'exemption ministérielle, permettant à un exploitant aérien étranger d'exploiter un service au Canada, et qu'ils ne s'opposent pas à la délivrance de cette exemption.
4. L'exemption ministérielle ne sera valide que pour la période indiquée dans la demande et aucune exemption ne sera émise pour une période supérieure à trente jours. Toute demande de prolongation de l'exemption au-delà de trente jours devra être accompagnée des mêmes documents que la demande initiale.
5. L'exemption ministérielle délivrée indiquera la région d'exploitation, le travail à effectuer et de la part de quelle compagnie le travail doit être effectué. Sa validité sera fonction de ces facteurs.
6. Dans le cas où les vols doivent se faire au-dessus d'agglomérations urbaines, le gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires doit émettre une autorisation supplémentaire pour assurer l'exploitation proposée dans la région.

REMARQUE: L'autorisation ministérielle est accordée sous réserve du respect des conditions de l'autorisation par l'exploitant aérien. Le Ministre peut, en tout temps, suspendre ou annuler par écrit toute partie de la présente autorisation s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise ou pour tout motif valable, y compris le non-respect, de la part de l'exploitant aérien, de ses employés ou de ses agents, des dispositions de la *Loi sur l'aéronautique*, du *Règlement de l'aviation canadien* ou de toute autre condition énoncée.

**CONDITIONS DE L'EXEMPTION DE L'APPLICATION DU PARAGRAPHE
700.02(1) ET DE L'ARTICLE (702.02, 703.02, 704.02 OU 705.02) DU
*RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN***

1. L'AUTORISATION MINISTÉRIELLE EST ACCORDÉE SOUS RÉSERVE DU RESPECT DES CONDITIONS DE L'EXEMPTION PAR L'EXPLOITANT AÉRIEN. LE MINISTRE PEUT, EN TOUT TEMPS, SUSPENDRE OU ANNULER PAR ÉCRIT TOUTE PARTIE DE LA PRÉSENTE AUTORISATION S'IL ESTIME QU'IL EST DANS L'INTÉRÊT PUBLIC DE LE FAIRE OU QUE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE RISQUE D'ÊTRE COMPROMISE OU POUR TOUT MOTIF VALABLE, Y COMPRIS LE NON-RESPECT DE LA PART DE L'EXPLOITANT AÉRIEN, DE SES EMPLOYÉS OU DE SES AGENTS, DES DISPOSITIONS DE LA *LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE*, DU *RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN*, OU DE TOUTE AUTRE CONDITION ÉNONCÉE.
2. AUCUNE MODIFICATION PORTANT SUR L'EXPLOITATION OU LE TYPE D'AÉRONEF NE DOIT ÊTRE EFFECTUÉE PAR L'EXPLOITANT AÉRIEN, SAUF EN CAS D'URGENCE, SANS AVOIR OBTENU D'ABORD L'AURORISATION DU MINISTRE.
3. LES EXPLOITATIONS VISÉES PAR LA PRÉSENTE AUTORISATION SONT SOUMISES AUX LIMITES DE PERFORMANCES COMPRISSES DANS LE MANUEL DE VOL DE L'AÉRONEF APPROUVÉ ET ASSOCIÉ AU CERTIFICAT DE TYPE POUR LE TYPE PARTICULIER D'AÉRONEF UTILISÉ.
4. LA PRÉSENTE AUTORISATION RESTE EN VIGUEUR EN AUTANT QUE L'EXPLOITANT AÉRIEN EST TITULAIRE D'UN PERMIS, D'UN CERTIFICAT OU D'UNE LICENCE EN VIGUEUR, OU DE TOUT AUTRE DOCUMENT PROVENANT DE L'ÉTAT D'IMMATRICULATION DE L'EXPLOITANT AÉRIEN ET AUTORISANT LES OPÉRATIONS POUR LESQUELLES CETTE AUTORISATION TEMPORAIRE EST ACCORDÉE.
5. RIEN DANS LA PRÉSENTE AUTORISATION N'EST PRÉVU POUR SOUSTRAIRE L'EXPLOITANT AÉRIEN À LA NÉCESSITÉ DE SE CONFORMER AUX DISPOSITIONS COMPRISSES DANS DES DOCUMENTS D'AVIATION CANADIENS QUI PEUVENT AVOIR ÉTÉ DÉLIVRÉS EN VERTU DE LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE.
6. L'AÉRONEF A REÇU UN CERTIFICAT DE TYPE CANADIEN ET SE CONFORME AUX NORMES CANADIENNES RELATIVES À LA NAVIGABILITÉ AÉRIENNE POUR SES OPÉRATIONS EFFECTUÉES AU CANADA.

7. L'EXPLOITATION DU DIT AÉRONEF DANS LE CADRE DE LA PRÉSENTE AUTORISATION DOIT SE FAIRE SOUS RÉSERVE D'UNE INSPECTION À N'IMPORTE QUEL MOMENT DE SON EXPLOITATION AU CANADA.
8. UNE COPIE DE LA PRÉSENTE AUTORISATION DOIT ÊTRE CONSERVÉE À BORD DE L'AÉRONEF DURANT SON EXPLOITATION AU CANADA.

8.5 UTILISATION DE PERSONNEL ÉTRANGER POUR DES SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX AU CANADA

1. L'utilisation de membres d'un équipage étranger qualifié à bord d'un aéronef canadien, sauf à titre de pilote d'entraînement lors de l'introduction d'un nouveau type d'aéronef, est mentionnée aux paragraphes 723.88(3), 724.108(3) et 725.106(6) de la NSAC.

8.6 ACCORDS DE GESTION

1. On peut annoter un CEA délivré à un transporteur aérien pour indiquer que le service est exploité par un exploitant aérien secondaire en vertu d'une entente de gestion, pourvu que les normes de l'article 720.07 de la NSAC soient respectées. Les deux exploitants aériens doivent détenir un CEA avant l'exploitation sous réserve d'un accord de gestion.
2. Les accords de gestion doivent être limités dans le temps, entre les titulaires de certificat d'exploitation aérienne actuels aux fins d'exécution d'une fusion ou d'une prise de contrôle, et seront délivrés à la discrétion du directeur régional, Opérations des transporteurs aériens et du gestionnaire régional, Maintenance et construction des aéronefs (M&CA), en attendant que le règlement soit changé, présentement, ceci n'est pas une exigence réglementaire.
3. Une fois ces conditions remplies, une spécification d'exploitation sera délivrée à l'exploitant aérien qui exécute le contrôle opérationnel et une copie de la spécification d'exploitation sera envoyée à l'exploitant aérien qui est géré pour préciser les conditions de la spécification d'exploitation no 91 qui figure dans le manuel des spécifications du SINCA.

8.7 CRITÈRES RELATIFS AUX ACCORDS DE GESTION DU CONTRÔLE D'EXPLOITATION

1. L'exploitant aérien A exercera le contrôle d'exploitation de l'exploitant aérien B aux termes des conditions suivantes:
 - a) l'exploitation de l'exploitant aérien B sera conforme aux modalités énoncées dans son CEA, portant le no _____;
2. Il est convenu que:
 - a) le pilote vérificateur de l'exploitant aérien A sera le pilote vérificateur des exploitants aériens A et B;
 - b) le gestionnaire d'exploitation (il peut porter un autre titre) de l'exploitant aérien A exercera le contrôle d'exploitation chez l'exploitant aérien B;

REMARQUE: L'inspecteur principal de la M&CA (ou les inspecteurs principaux) assigné au dossier s'assurera que le Manuels de contrôle de la maintenance des exploitants aériens en cause sont modifiés de façon à tenir compte des nouvelles responsabilités et pratiques en matière de maintenance, avant que le ou les gestionnaires régionaux, Maintenance et Construction des aéronefs (M&CA) n'acceptent l'entente de gestion.

Exemption - échantillon type**EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER - EFFECTUANT DU TRAVAIL
AÉRIEN AU CANADA****EXEMPTION DE L'APPLICATION DU PARAGRAPHE 700.02(1) ET DE
L'ARTICLE 702.02, 703.02, 704.02 OU 705.02) DU RÈGLEMENT DE
L'AVIATION CANADIEN****OBJET**

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, j'exempte, par la présente, (le nom et l'adresse de l'exploitant) des exigences du paragraphe 700.02(1) et de l'article (702.02, 703.02, 704.02 ou 705.02) du *Règlement de l'aviation canadien*, sous réserve des conditions suivantes.

CONDITIONELLES

1. L'autorisation ministérielle est accordée sous réserve du respect des conditions de l'exemption par l'exploitant aérien. Le ministre peut, en tout temps, suspendre ou annuler par écrit toute partie de la présente autorisation s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise ou pour tout motif valable, y compris le non-respect de la part de l'exploitant aérien, de ses employés ou de ses agents, des dispositions de la *Loi sur l'aéronautique*, du *Règlement de l'aviation canadien* ou de toute autre condition énoncée.
2. Aucune modification portant sur l'exploitation ou le type d'aéronef ne doit être effectuée par l'exploitant aérien, sauf en cas d'urgence, sans avoir obtenu d'abord l'autorisation du ministre.
3. Les exploitations visées par la présente autorisation sont soumises aux limites de performances comprises dans le manuel de vol de l'aéronef approuvé et associé au certificat de navigabilité pour le type particulier d'aéronef utilisé.
4. La présente autorisation reste en vigueur en autant que l'exploitant aérien est titulaire d'un permis, d'un certificat ou d'une licence en vigueur, ou de tout autre document provenant de l'état d'immatriculation de l'exploitant aérien et autorisant les opérations pour lesquelles cette autorisation temporaire est accordée.
5. Rien dans la présente autorisation n'est prévu pour soustraire l'exploitant aérien à la nécessité de se conformer aux dispositions comprises dans des documents d'aviation canadiens qui peuvent avoir été délivrés en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

6. L'aéronef a reçu un certificat de type canadien et se conforme aux normes canadiennes relatives à la navigabilité aérienne pour ses opérations effectuées au Canada.
7. L'exploitation du dit aéronef dans le cadre de la présente autorisation doit se faire sous réserve d'une inspection à n'importe quel moment de son exploitation au Canada.
8. Une copie de la présente autorisation doit être conservée à bord de l'aéronef durant son exploitation au Canada.

La présente exemption est en vigueur jusqu'à la première des éventualités suivantes:

- a) la date à laquelle les conditions établies dans cette exemption ne sont pas respectées;
- b) la date d'annulation par écrit de cette exemption par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne risque d'être compromise;
- c) 23:59 heures le (date).

Datée à (région), Canada, ce jour de 2003, au nom du ministre des Transports,

Directeur régional général,

Aviation civile

8.8 EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER EXPLOITANT DES VOLS AU CANADA AU NOM D'UN EXPLOITANT AÉRIEN CANADIEN

Énoncé de politique

1. L'exploitation de vols par un exploitant aérien étranger au Canada, au nom d'un exploitant aérien canadien, en vertu d'un contrat de transport ou de tout arrangement commercial semblable, est considérée comme du cabotage et nécessite des exemptions ministérielles aux termes de la Loi sur l'aéronautique et d'une autorisation aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*.
2. Quand un exploitant aérien canadien a l'intention d'affréter un aéronef d'un exploitant étranger pour effectuer des vols intérieurs au Canada, l'exploitant étranger est tenu d'obtenir les exemptions nécessaires et il doit s'adresser à Transports Canada, Aviation civile (TC) et à l'Office des transports du Canada (Office) pour les autorisations exigées. De telles approbations ne sont accordées que dans des circonstances spéciales.
3. Selon la politique de TC, l'exploitant étranger doit premièrement présenter sa demande à un bureau régional de TC qui le conseillera par rapport à l'article 2, lui remettra une copie de la brochure de l'Annexe A, qui comprend une lettre d'explication aux pages 10 à 14 et lui demandera d'acheminer sa demande formelle à la Division, Inspection à l'étranger (AARXH) à Ottawa. Cette division est responsable d'accorder une exemption ministérielle de l'application de la sous-partie VII particulière du *Règlement de l'aviation canadien*.
4. Pour émettre une exemption aux termes du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, le Ministre ou son délégué doit d'abord prendre en considération deux aspects distincts de toute demande d'exemption, à savoir a) si l'exemption pourrait nuire à la sécurité aérienne, et b) si elle est dans l'intérêt public. Il n'est donc pas suffisant qu'un requérant démontre que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise. Comme il est normalement considéré comme étant dans l'intérêt public de répondre aux exigences applicables, il appartient au requérant de prouver qu'il serait dans l'intérêt public de lui accorder une exemption à ces exigences.
5. Pour qu'un exploitant étranger puisse obtenir la permission de faire l'exploitation de services aériens intérieurs au Canada, il lui est nécessaire d'obtenir une autorisation de l'Office en vertu de l'alinéa 60.(1)b) de la *Loi sur les transports au Canada*, qui permet à l'exploitant aérien canadien de desservir des points réguliers précisés en embauchant un exploitant étranger avec son aéronef et équipage pour une période spécifiée.

6. Par conséquent, lorsqu'un bureau régional reçoit une demande d'exemption d'un exploitant aérien, canadien ou étranger, il doit la renvoyer à la Direction générale de la politique et des programmes du transport aérien (ACE) de Transports Canada, à Ottawa. À cause des répercussions économiques, financières et sur le plan de l'action d'une telle demande et de la nécessité de s'assurer que les décisions "du Ministre" sont uniformes aux termes de deux *Lois*, l'ACE procédera à l'évaluation de l'aspect intérêt public aux fins du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*.
7. L'intérêt public ne doit pas être déterminé au moyen des lettres indiquées au sous-alinéa 8.4(3)a)(ii) à la page 8-6 du Manuel d'agrément des exploitants aériens.

Procédures

8. Il faudrait envoyer à ACE par l'entremise de la Division de l'Inspection à l'étranger (AARXH), à l'administration centrale, une copie des documents précités.
9. Pour que la décision soit positive en ce qui concerne l'intérêt public, l'exploitant aérien étranger ou quelqu'un ayant l'autorisation légale de le faire de la part de l'exploitant aérien étranger, doit accompagner sa demande d'exemption de renseignements répondant aux questions suivantes:
 - a) quels sont les avantages, pour le public, de l'octroi de l'exemption demandée?
 - (i) économiques;
 - (ii) sur le plan de l'action;
 - (iii) autres;
 - b) quelles sont les autres points pertinents à prendre en considération en ce qui concerne l'intérêt public?
 - c) quelle autre partie tirerait profit de l'octroi de l'exemption?
 - d) comment réduirait-on tout aspect négatif lié à l'exemption?
10. L'exploitant devrait inclure tous les autres points qu'il considère pertinents pour obtenir une décision favorable ayant trait à l'intérêt public.
11. Cette politique vise à établir une ligne de conduite nationale quant aux domaines de responsabilité en matière d'exploitation des exploitants aériens étrangers au Canada ou d'utilisation d'un personnel étranger dans les services aériens commerciaux au Canada.
12. Veuillez voir aux pages 21 et 22 un échantillon de l'Exemption ministérielle concernant l'autorisation de "Contrat de transports"

EXEMPTION AUX PARAGRAPHES 700.02(1) ET 701.02(1) DU RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la Loi sur l'aéronautique, j'exempte, par la présente, (nom et adresse de l'exploitant étranger), des exigences des paragraphes 700.02(1) et 701.02(1) du Règlement de l'aviation canadien des conditions de l'annexe ci-jointe.

Objet

La présente exemption a pour objet de permettre (nom de l'exploitant aérien), qui n'est pas titulaire d'un certificat canadien d'exploitant aérien étranger, à utiliser (le type d'aéronef et le pays d'immatriculation), immatriculation (marques), numéro de série (0000), lors de l'exploitation d'un service aérien commercial au Canada en vertu d'un contrat de transport, au nom de (nom et adresse de l'exploitant aérien canadien), pour le transport de passagers et cargaison, desservant les points canadiens suivants: (liste de points désignés au Canada).

Validité

La présente exemption est en vigueur jusqu'à la première des éventualités suivantes:

- a) 23:59 heures le (date), 2003;
- b) la date à laquelle les conditions établies dans cette exemption ne sont pas respectées;
- c) la date d'annulation par écrit de cette exemption par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Datée à Ottawa, Canada, ce.....jour de.....2003, au nom du ministre des Transports.

Directeur général
Aviation civile

EXEMPTION DES CONDITIONS DES PARAGRAPHES 700.02(1) ET 701.02(1) DU *RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN*

ANNEXE DE CONDITIONS

1. L'autorisation ministérielle est accordée sous réserve du respect des conditions de l'exemption par l'exploitant aérien. Le ministre peut, en tout temps, suspendre ou annuler par écrit toute partie de la présente autorisation s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise ou pour tout motif valable, y compris le non-respect de la part de l'exploitant aérien, de ses employés ou de ses agents, des dispositions de la *Loi sur l'aéronautique*, du *Règlement de l'aviation canadien* ou de toute autre condition énoncée.
2. Aucune modification portant sur l'exploitation ou le type d'aéronef ne doit être effectuée par l'exploitant aérien, sauf en cas d'urgence, sans avoir obtenu d'abord l'autorisation du ministre.
3. Les exploitations visées par la présente autorisation sont soumises aux limites de performances comprises dans le manuel de vol de l'aéronef approuvé et associé au certificat de type pour le type particulier d'aéronef utilisé.
4. La présente autorisation reste en vigueur en autant que l'exploitant aérien est titulaire d'un permis, d'un certificat ou d'une licence en vigueur, ou de tout autre document provenant de l'état d'immatriculation de l'exploitant aérien et autorisant les opérations pour lesquelles cette autorisation temporaire est accordée.
5. L'exploitant aérien est responsable de respecter la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et son *Règlement* et d'obtenir tout permis nécessaire lors du transport de marchandises dangereuses en vertu de la présente exemption.
6. Rien dans la présente autorisation n'est prévu pour soustraire l'exploitant aérien à la nécessité de se conformer aux dispositions comprises dans des documents d'aviation canadiens qui peuvent avoir été délivrés en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.
7. Lors d'un avis de Transports Canada, l'aéronef de l'exploitant aérien doit être disponible pour une inspection par les inspecteurs de la navigabilité aérienne ou des opérations de vol, conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aéronautique* ou du *Règlement de l'aviation canadien*.
8. Une copie de la présente autorisation doit être conservée à bord de l'aéronef durant son exploitation au Canada.

8.9 AUTORISATION ET EXEMPTIONS MINISTERIELLES - REDEVANCES

1. En vertu de l'Annexe modifiée de l'article 104.01 du *Règlement de l'aviation canadien*, on doit appliquer des redevances lors de la délivrance d'une autorisation ou d'une exemption ministérielle à un exploitant aérien.
2. La redevance doit être payée avant la délivrance de l'exemption ou de l'autorisation, sauf lors des circonstances d'urgence, une facture doit être envoyée à l'exploitant aérien après la délivrance de l'exemption ou de l'autorisation.

8.10 EXEMPTIONS DES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

1. La *Loi sur l'aéronautique* donne au ministre des Transports le pouvoir d'exempter des exigences réglementaires. Des représentants désignés accordent ces exemptions par exception et quand il est opportun de dispenser de l'application totale ou partielle de l'exigence réglementaire.
2. La directive No. 1, modifiée le 16 août 2002, représente la première étape de normalisation, à l'échelle nationale, des critères et procédures d'acceptation ou de rejet des demandes.
3. On doit faire parvenir une copie de toutes exemptions délivrées par les représentants régionaux à:

AARXC - Normes d'agrément;

AARXB - Normes opérationnelles; et

AARBH - Affaires réglementaires.

8.11 EXEMPTION - LOCATION PARTICULIÈRES - OPÉRATIONS SELON LA SOUS-PARTIE 604 ET LA PARTIE VII DU RAC.

Énoncé de politique

1. Un exploitant aérien loue un aéronef et l'utilise conformément à la sous-partie 704 du RAC afin de fournir un service de transport aérien. L'exploitant aérien est le locataire et a la garde et la responsabilité légales de l'aéronef pour la durée du contrat.

2. Le locateur est le propriétaire de l'aéronef et retient les services du locataire afin de fournir un service de transport aérien à sa famille, à ses employés, de même qu'aux entrepreneurs dépendants et indépendants à son emploi. Le locateur n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne.
3. Une exemption ministérielle de l'application des exigences de l'alinéa 604.01 b) et du paragraphe 700.02(1) du RAC peut être délivrée afin de permettre l'utilisation d'un tel aéronef en vertu de la sous-partie 604 du RAC au nom du locateur d'ici à ce que le règlement actuel soit modifié.

Procédure

4. Lorsqu'un exploitant aérien demande une telle exemption ministérielle les procédures suivantes s'appliquent avant de délivrer l'exemption:
 - a) l'exploitant doit soumissionner, pour approbation par le gestionnaire régional de l'Aviation civile commerciale et d'affaires, les modalités autres que les modalités financières du contrat de location convenues entre le locateur et le locataire et le contrat de location doit comprendre la liste des personnes qui seront transportées au nom du locateur, tel que sa famille, ses employés, de même qu'aux entrepreneurs dépendants ou indépendants à son emploi et la durée de la location;
 - b) le contrat de location doit donner une description de l'aéronef (désignation du modèle, numéro de série, marque d'immatriculation);
 - c) une copie du contrat de location doit être présentée au ministre des Transports et sera consignée au dossier;
 - d) le locataire doit avoir la garde et la responsabilité légales de l'aéronef pour la durée du contrat de location;
 - e) le locateur ne doit pas se départir de ses intérêts à titre de propriétaire de l'aéronef pendant toute la durée du bail;
 - f) le locataire doit informer le ministre des Transports de tout changement à la liste des personnes à transporter dans les 14 jours suivant ce changement;
 - g) le type d'aéronef en question doit figurer sur le certificat d'exploitation aérienne du locataire;
 - h) lorsqu'il est utilisé en vertu de la présente exemption, l'aéronef ne peut être utilisé par un sous-locataire;
 - i) l'aéronef doit faire l'objet d'une maintenance régulière conformément à la sous-partie 704 du RAC;
 - j) l'exemption sera délivrée en vertu des modalités du contrat de location conclu entre le locateur et le locataire, en date du _____;

- k) une copie de la présente exemption ainsi que la liste à jour des personnes à transporter au nom du locateur doit se trouver dans le carnet de route de l'aéronef.
5. Veuillez utiliser l'échantillon de l'exemption ministérielle ci-jointe qui a été approuvée par le Directeur général, Aviation civile pour être utilisée par le Directeur régional, Aviation Civile lors de la délivrance de cette exemption particulière.

EXEMPTION DE L'APPLICATION DE L'ALINÉA 604.01b) ET DU PARAGRAPHE 700.02(1) DU *RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN*

Contexte

La présente exemption est délivrée en vertu d'un contrat de location comportant des circonstances de location particulières.

L'exploitant aérien en question loue un aéronef et l'utilise conformément à la sous-partie 704 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) afin de fournir un service de transport aérien. L'exploitant aérien est le locataire et a la garde et la responsabilité légales de l'aéronef pour la durée du contrat de location.

Le locateur est le propriétaire de l'aéronef et retient les services du locataire afin de fournir un service de transport aérien à sa famille et à ses employés, de même qu'aux entrepreneurs dépendants et indépendants à son emploi. Le locateur n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation privée ni d'un certificat d'exploitation aérienne.

Le RAC ne permet pas qu'un locataire, à titre d'exploitant aérien régi par la sous-partie 704 du RAC, utilise un aéronef au nom du locateur conformément à la sous-partie 604 du RAC comme dans le cas présenté ci-dessus.

Avant que la présente exemption ne puisse être accordée, les modalités autres que les modalités financières du contrat de location convenues entre le locateur et le locataire (l'exploitant aérien) doivent avoir été examinées par le gestionnaire régional de l'Aviation commerciale et d'affaires afin de déterminer si les circonstances énumérées ci-dessus relativement à la location existent bel et bien.

Exemption

En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique* et après avoir déterminé que la présente est dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise, j'exempte, sous réserve des conditions précisées ci-dessous, [insérer l'appellation légale de l'exploitant ainsi que l'adresse de l'entreprise], à titre de locataire, de l'application des exigences énoncées à l'alinéa 604.01b) ainsi qu'au paragraphe 700.02(1) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). L'exemption s'applique uniquement lorsque les circonstances de la location font que l'exploitant aérien, à titre de locataire, utilise l'aéronef conformément à la sous-partie 704 du RAC et que le locateur a recours aux services du locataire afin de fournir un service de transport aérien à sa famille et à ses employés, de même qu'aux entrepreneurs dépendants et indépendants à son emploi.

L'alinéa 604.01b) précise que la sous-partie 604 du RAC s'applique à l'utilisation d'un aéronef canadien qui est utilisé pour le transport de passagers et qui n'est pas assujéti aux exigences de la sous-partie 6 de la partie IV ou à celles de la partie VII du RAC.

Le paragraphe 700.02(1) RAC stipule qu'il est interdit d'exploiter un service de transport aérien à moins d'être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne qui autorise l'exploitation d'un tel service et de se conformer à ses disposition.

Objet

La présente exemption vise à permettre à l'exploitant aérien à titre de locataire lorsque d'une part, il existe un contrat de location selon lequel le locateur est le propriétaire de l'aéronef et n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne et que, d'autre part, le locataire a la garde et la responsabilité légales de l'aéronef et il détient un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la sous-partie 704 du RAC, d'utiliser l'aéronef conformément à la sous-partie 604 du RAC afin de transporter la famille et les employés du locateur, de même que les entrepreneurs dépendants et indépendants à l'emploi de ce dernier. L'exemption s'applique seulement à cette activité et pendant sa durée, après quoi l'exploitant aérien (locataire) doit à nouveau se conformer à la sous-partie 704 du RAC.

Application

La présente exemption s'applique au contrat de location conclu entre [locateur] et [locataire], l'exploitant aérien, pour la période du [date] au [date], uniquement dans les circonstances précises de location et pendant la durée du service offert en vertu de la sous-partie 604.

L'exemption s'applique à l'aéronef _____, numéro d'immatriculation _____ et numéro de série _____. Cet aéronef est utilisé en tout temps par l'exploitant aérien à titre de locataire afin de fournir un service de transport aérien conformément à un certificat d'exploitation aérienne délivré conformément à la sous-partie 704 du RAC.

L'exploitant aérien qui, à titre de locataire, utilise l'aéronef conformément à la sous-partie 704 du RAC peut l'utiliser conformément à la sous-partie 604 du RAC uniquement lorsque le locateur a recours aux services de l'exploitant aérien afin d'offrir un service de transport aérien à sa famille et à ses employés, de même qu'aux entrepreneurs dépendants et indépendants à son emploi.

Conditions

La présente exemption est accordée sous réserve des conditions suivantes:

1. Le locataire doit avoir la garde et la responsabilité légales de l'aéronef pour la durée du contrat de location.
2. Le locateur ne doit pas avoir d'intérêts dans l'aéronef pendant la durée du contrat de location.
3. Le contrat de location doit comprendre la liste des personnes qui seront transportées au nom du locateur.
4. Le locataire doit informer le ministre des Transports de tout changement à la liste des personnes à transporter dans les 14 jours suivant ce changement.
5. Le type d'aéronef en question doit figurer sur le certificat d'exploitation aérienne du locataire.
6. Lorsqu'il est utilisé en vertu de la présente exemption, l'aéronef ne peut être utilisé par un sous-locataire.
7. Le contrat de location doit donner une description de l'aéronef (désignation du modèle, numéro de série, marque d'immatriculation).
8. L'aéronef doit faire l'objet d'une maintenance régulière conformément à la sous-partie 704 du RAC.
9. La présente exemption est délivrée en vertu des modalités du contrat de location conclu entre [locateur], à titre de locateur et [locataire], à titre de locataire en date du _____.
10. Le locataire doit fournir une copie du contrat de location au ministre des Transports qui sera consignée au dossier.
11. Une copie de la présente exemption ainsi que la liste à jour des personnes à transporter au nom du locateur doit se trouver dans le carnet de route de l'aéronef.

Validité

La présente exemption demeure en vigueur jusqu'à la première des éventualités suivantes:

1. le 31 décembre 2003;
2. la date à laquelle il y a rupture, annulation, résiliation ou expiration du contrat de location;
3. la date à laquelle une des conditions qui y sont énoncées cesse d'être respectée;
4. la date d'entrée en vigueur d'une modification aux dispositions pertinentes du *Règlement de l'aviation canadien*;
5. la date de son annulation par écrit par le ministre s'il estime que son application n'est plus dans l'intérêt public ou que la sécurité aérienne risque d'être compromise.

Datée à (Région), (Province), en ce jour de 2003, au nom du ministre des
Transports,

Le directeur régional,

Aviation civile

8.12 EXEMPTIONS DES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES DIRECTIVE DE L'AVIATION CIVILE - NO 1

1. L'Aviation civile s'engage à mettre en oeuvre, à l'échelle nationale, les normes et procédures relatives au traitement uniforme des demandes d'exemptions ainsi qu'un cadre raisonné pour élaborer les critères d'acceptation ou de rejet des demandes d'exemptions des exigences réglementaires.
2. La *Loi sur l'aéronautique* donne au ministre des Transports le pouvoir d'exemption des exigences réglementaires inhérentes à la *Loi* uniquement dans des situations exceptionnelles, lorsqu'un règlement ne peut ou ne doit pas s'appliquer et si certaines conditions sont remplies. Des représentants désignés accordent ces exemptions conformément au document de délégation de pouvoirs.
3. À l'occasion de la promulgation d'une loi par le Parlement ou de la prise d'un règlement ou d'une ordonnance en vertu d'une *Loi* du Parlement, l'un des fondements du système judiciaire canadien est l'application universelle des dispositions législatives ainsi que l'égalité des membres de la collectivité visée par ces dispositions. Ainsi, chaque personne est en mesure de connaître les exigences de la loi et de s'attendre à ce que les personnes à qui elle s'applique l'observeront.
4. Toutefois, on reconnaît depuis longtemps qu'il est possible, dans certains cas, qu'un texte réglementaire ne puisse ou ne doive pas être appliqué. Il serait alors opportun d'accorder une « exemption » pour dispenser de l'application totale ou partielle de l'exigence réglementaire.
5. La *Loi sur l'aéronautique* régit la sécurité aérienne au Canada, tout comme le Règlement de l'aviation canadien. Le Parlement a conféré au ministre des Transports le pouvoir d'appliquer cette législation. À son tour, le ministre a délégué au directeur général de l'Aviation civile (DGAC) la responsabilité en matière de politique réglementaire. Pour que le secteur de l'aviation au Canada évolue de façon méthodique et en toute sécurité, des restrictions d'ordre opérationnel ont été imposées à la presque totalité des activités aéronautiques. Les représentants du ministre désignés dans le document de délégation de pouvoirs ont reçu le pouvoir d'exemption.
6. Cette directive s'applique à toutes les parties qui participent au processus de délivrance des exemptions en aviation civile, dans les Régions et à l'Administration centrale.

7. Le formulaire de l'exemption de la Directive de l'Aviation civile doit être complété par le requérant et doit être joint au document d'évaluation envoyé à AARXH par le BPR (voir)

http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir1_att3.htm

CHAPITRE

9

*Évaluation
environnementale - transports
aériens*

Table des matières

Évaluation environnementale - transports aériens

9.1	ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE - TRANSPORTS AÉRIENS	1
	ANNEXE "A": <i>Loi de mise en oeuvre du processus fédéral d'évaluation environnementale</i>	3
	ANNEXE "B": <i>Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées - (DORS/94-636)</i>	4
	ANNEXE "C": <i>Règlement sur la liste d'inclusion - (DORS/94-637)</i>	7
	ANNEXE "D": <i>Règlement sur la liste d'étude approfondie (DORS/94-638)</i>	10
	ANNEXE "E": <i>Règlement sur la liste d'exclusion - (DORS/94-639)</i>	13
	ANNEXE "F": <i>Bureaux Canadiens D'examen Des Évaluations Environnementales</i>	16

Chapitre 9

9.1 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE - TRANSPORTS AÉRIENS

1. Les autorités fédérales qui exercent certaines attributions en relation avec des projets proposés devront s'assurer, au besoin, conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, que ces projets sont soumis à une évaluation environnementale. Une évaluation peut être exigée si un ministère ou un organisme fédéral propose un projet; fournit des fonds à un projet ou un autre type d'aide financière; cède de l'intérêt dans un terrain ou en transfère le contrôle afin de permettre la réalisation d'un projet; exerce une obligation réglementaire en rapport avec le projet, telle que la délivrance d'une licence, d'un permis ou d'autres autorisations.
2. Certains projets proposés, associés à l'exploitation d'un service aérien commercial à partir d'un aérodrome ou d'un aéroport, ou encore à l'utilisation d'un avion en route durant un vol supersonique ou dans une zone non désignée sous l'autorité du ministre des Transports, peuvent être considérés en vertu de la *Loi*.
3. Les extraits suivants des principaux règlements qui découlent de la *Loi* peuvent vous aider à déterminer s'il est nécessaire d'effectuer une évaluation ou non et quel serait le niveau ou le type d'évaluation:
 - a) *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (ANNEXE A);
 - b) *Le Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* (ANNEXE B);
 - c) *Le Règlement sur la liste d'inclusion* (ANNEXE C);
 - d) *Le Règlement sur la liste d'étude approfondie* (ANNEXE D);
 - e) *Le Règlement sur la liste d'exclusion* (ANNEXE E).
4. Transports Canada, Aviation civile doit rappeler aux exploitants aériens qu'il leur revient de déterminer la nécessité d'une évaluation environnementale fédérale lorsqu'ils envisagent d'entreprendre des activités et des ouvrages concrets. Vous pouvez obtenir des renseignements à cet égard en communiquant directement avec les organismes et les ministères fédéraux dont il faut obtenir l'autorisation ou le soutien pour mettre en oeuvre le projet. Vous pouvez également communiquer avec le bureau régional approprié de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Vous trouverez ci-joint une liste de ces bureaux (voir à la page 16). (ANNEXE F)

5. Il faut également tenir compte du fait que certaines activités peuvent également nécessiter une évaluation environnementale ou une autorisation du gouvernement provincial. Les exploitants aériens devraient obtenir les renseignements sur de telles exigences en s'adressant directement aux organismes provinciaux concernés.

**ANNEXE "A": Loi de mise en oeuvre du processus fédéral d'évaluation
environnementale**

CHAPTER C-15.2 [1992, c. 37]	CHAPITRE C-15.2 [1992, ch. 37]
An Act to establish a federal environmental assessment process [Assented to 23rd June, 1992]	Loi de mise en œuvre du processus fédéral d'évaluation environnementale [Sanctionnée le 23 juin 1992]
<p>Preamble</p> <p>WHEREAS the Government of Canada seeks to achieve sustainable development by conserving and enhancing environmental quality and by encouraging and promoting economic development that conserves and enhances environmental quality;</p> <p>WHEREAS environmental assessment provides an effective means of integrating environmental factors into planning and decision-making processes in a manner that promotes sustainable development;</p> <p>WHEREAS the Government of Canada is committed to exercising leadership within Canada and internationally in anticipating and preventing the degradation of environmental quality and at the same time ensuring that economic development is compatible with the high value Canadians place on environmental quality;</p> <p>AND WHEREAS the Government of Canada is committed to facilitating public participation in the environmental assessment of projects to be carried out by or with the approval or assistance of the Government of Canada and providing access to the information on which those environmental assessments are based;</p> <p>NOW, THEREFORE, Her Majesty, by and with the advice and consent of the Senate and House of Commons of Canada, enacts as follows:</p>	<p>Attendu :</p> <p>que le gouvernement fédéral vise au développement durable par des actions de conservation et d'amélioration de la qualité de l'environnement ainsi que de promotion d'une croissance économique de nature à contribuer à la réalisation de ces fins;</p> <p>que l'évaluation environnementale constitue un outil efficace pour la prise en compte des facteurs environnementaux dans les processus de planification et de décision, de façon à promouvoir un développement durable;</p> <p>que le gouvernement fédéral s'engage à jouer un rôle moteur tant au plan national qu'au plan international dans la prévention de la dégradation de l'environnement tout en veillant à ce que les activités de développement économique soient compatibles avec la grande valeur qu'accordent les Canadiens à l'environnement;</p> <p>que le gouvernement fédéral s'engage à favoriser la participation de la population à l'évaluation environnementale des projets à entreprendre par lui ou approuvés ou aidés par lui, ainsi qu'à fournir l'accès à l'information sur laquelle se fonde cette évaluation.</p> <p>Sa Majesté, sur l'avis et avec le consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, édicte :</p> <p style="text-align: right;">Preamble</p>
	1993 04 30

ANNEXE "B": Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées - (DORS/94-636)

TRANSPORTS AÉRIENS

1. Dispositions législatives et réglementaires conférant des attributions à une autorité fédérale.
2. ARTICLE 30, ANNEXE 1, PARTIE II, "Ordonnance sur le vol sonique et supersonique"

19/10/94 *Canada Gazette Part II, Vol. 128, No. 21* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 128, N° 21* SOR/DORS/94-636

Registration
SOR/94-636 7 October, 1994

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

Law List Regulations

P.C. 1994-1685 7 October, 1994

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to paragraphs 59(f) and (g) of the Canadian Environmental Assessment Act*, is pleased hereby to make the annexed Regulations prescribing provisions of Acts of Parliament and regulations made pursuant to any such Act that confer powers, duties or functions on federal authorities or on the Governor in Council, the exercise of which requires an environmental assessment, effective on the day on which section 59 of the Canadian Environmental Assessment Act comes into force.

REGULATIONS PRESCRIBING PROVISIONS OF ACTS OF PARLIAMENT AND REGULATIONS MADE PURSUANT TO ANY SUCH ACT THAT CONFER POWERS, DUTIES OR FUNCTIONS ON FEDERAL AUTHORITIES OR ON THE GOVERNOR IN COUNCIL, THE EXERCISE OF WHICH REQUIRES AN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Law List Regulations*.

General

2. The provisions of an Act set out in Part I of Schedule I and a regulation set out in Part II of that Schedule are prescribed for the purposes of paragraph 5(1)(d) of the *Canadian Environmental Assessment Act*.

3. The provisions of an Act set out in Schedule II are prescribed for the purposes of subsection 5(2) of the *Canadian Environmental Assessment Act*.

* S.C. 1992, c. 37

[1]

Enregistrement
DORS/94-636 7 octobre 1994

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées

C.P. 1994-1685 7 octobre 1994

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu des alinéas 59f) et g) de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de prendre le Règlement désignant les dispositions législatives et réglementaires fédérales prévoyant les attributions des autorités fédérales et du gouverneur en conseil dont l'exercice rend nécessaire une évaluation environnementale, ci-après, lequel entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 59 de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

RÈGLEMENT DÉSIGNANT LES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES FÉDÉRALES PRÉVOYANT LES ATTRIBUTIONS DES AUTORITÉS FÉDÉRALES ET DU GOUVERNEUR EN CONSEIL DONT L'EXERCICE REND NÉCESSAIRE UNE ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Titre abrégé

1. *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées.*

Dispositions générales

2. Pour l'application de l'alinéa 5(1)d) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, les dispositions législatives et réglementaires sont celles prévues respectivement aux parties I et II de l'annexe I.

3. Pour l'application du paragraphe 5(2) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, les dispositions législatives sont celles prévues à l'annexe II.

* L.C. 1992, ch. 37

3381

19/10/94 *Canada Gazette Part II, Vol. 128, No. 21* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 128, N° 21* SOR/DORS/94-636

SCHEDULE I—Concluded

ANNEXE I (suite)

PART II—Concluded

PARTIE II (suite)

Item*	Provisions	Article*	Dispositions
24 (2)	<i>National Parks Building Regulations</i> (a) subsection 5(1)	25 (23)	<i>Règlement général sur les parcs nationaux</i> a) paragraphe 11(1) b) paragraphe 12(1) c) paragraphe 18(1) d) paragraphe 20(1) e) paragraphe 20(2)
25 (3)	<i>National Parks Timber Regulations</i> (a) subsection 4(1)	26 (29)	<i>Décrets sur les permis relatifs à des terres publiques</i> a) alinéa 3a) b) alinéa 3b) c) alinéa 3c)
26 (3)	<i>National Parks Lease and Licence of Occupation Regulations (1991)</i> (a) subsection 18(1)	27 (14)	<i>Règlement sur le pétrole et le gaz des terres indiennes</i> a) paragraphe 5(2) b) paragraphe 7(1) c) paragraphe 7(5) d) paragraphe 10(4) e) paragraphe 22(1) f) paragraphe 26(2) g) paragraphe 27(4) h) paragraphe 28(4) i) paragraphe 31(1)
27 (16)	<i>National Parks Wildlife Regulations</i> (a) subsection 15(2)	28 (36)	<i>Règlement sur la protection des forêts du Yukon</i> a) paragraphe 10(1)
28 (30)	<i>Northwest Territories Reindeer Regulations</i> (a) paragraph 5(1)(b)	29 (21)	<i>Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs</i> a) paragraphe 9(1)
29 (26)	<i>Public Lands Licensing Order</i> (a) paragraph 3(a) (b) paragraph 3(d) (c) paragraph 3(e)	30 (28)	<i>Règlement sur les terres des Territoires du Nord-Ouest</i> a) alinéa 5(1)(b)
30 (37)	<i>Some and Superionic Flight Order</i> (a) section 3	31 (34)	<i>Règlement sur les réserves de faune</i> a) article 4
31 (36)	<i>Territorial Land Use Regulations</i> (a) paragraph 25(1)(a) (b) paragraph 27(a)	32 (10)	<i>Règlement sur la santé des animaux</i> a) alinéa 10(1)(a)
32 (4)	<i>Timber Regulations, 1993</i> (a) subsection 7(3) (b) section 14	33 (3)	<i>Règlement sur le stockage de l'ammoniac anhydre</i> a) article 6
33 (22)	<i>Uranium and Thorium Mining Regulations</i> (a) subsection 7(1) (b) subsection 8(1) (c) section 9 (d) paragraph 17(1)(b) (e) subsection 17(7) (f) subsection 18(2) (g) section 34	34 (12)	<i>Règlement sur les terrains contigus à des canaux relevant du ministre des A.I. et du N.C.</i> a) article 6 b) alinéa 7a) c) alinéa 7d) d) alinéa 7f)
34 (31)	<i>Wildlife Area Regulations</i> (a) section 4	35 (7)	<i>Règlement fédéral sur le traitement et la destruction des BPC au moyen d'unités mobiles</i> a) article 11 b) paragraphe 12(1)
35 (18)	<i>Wood Buffalo National Park Game Regulations</i> (a) paragraph 36(1)(b)	36 (31)	<i>Règlement sur l'utilisation des terres territoriales</i> a) alinéa 25(1)(a) b) alinéa 27a)
36 (28)	<i>Yukon Forest Protection Regulations</i> (a) subsection 10(1)		
37 (7)	<i>Yukon Timber Regulations</i> (a) section 4 (b) subsection 5(1)		

* The italicized number shown in parentheses under the item number is the corresponding item number in the French version of this Schedule.

ANNEXE "C": Règlement sur la liste d'inclusion - (DORS/94-637)

TRANSPORTS AÉRIENS

L'article 35. Se rapporte à l'Ordonnance sur le vol sonique et supersonique.

19/10/94 *Canada Gazette Part II, Vol. 128, No. 21* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 128, N° 21* SOR/DORS/94-637

Registration
SOR/94-637 7 October, 1994

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

Inclusion List Regulations

P.C. 1994-1686 7 October, 1994

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to paragraph 59(b) of the Canadian Environmental Assessment Act*, is pleased hereby to make the annexed Regulations prescribing physical activities and classes of physical activities not relating to physical works that may require an environmental assessment, effective on the day on which section 59 of the Canadian Environmental Assessment Act comes into force.

REGULATIONS PRESCRIBING PHYSICAL ACTIVITIES
AND CLASSES OF PHYSICAL ACTIVITIES NOT
RELATING TO PHYSICAL WORKS THAT MAY
REQUIRE AN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Inclusion List Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,
"borrow site" means a site from which earth material is extracted in order to obtain topsoil, sand, gravel, rock, crushed stone, building stone, or other mineral aggregate for use elsewhere; (*site d'emprunt*)
"historic canal" means a historic canal set out in column I of an item of Schedule I to the *Historic Canals Regulations*; (*canal historique*)
"Indian reserve" means a reserve as defined in subsection 2(1) of the *Indian Act*; (*réserve indienne*)
"military weapons platform" means a vehicle, ship or aircraft that is designed for the operation of a military weapon; (*plate-forme d'armes militaires*)
"national park" means
(a) a park described in Schedule I to the *National Parks Act*, and
(b) a park established pursuant to a federal-provincial agreement that is under the responsibility of the Minister of Communications and is not described in Schedule I to the *National Parks Act*; (*parc national*)
"national park reserve" means a reserve established under *An Act to amend the National Parks Act and to amend An Act to amend the National Parks Act*, chapter 48 of the Statutes

* S.C. 1992, c. 37

Enregistrement
DORS/94-637 7 octobre 1994

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE

Règlement sur la liste d'inclusion

C.P. 1994-1686 7 octobre 1994

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu de l'alinéa 59b) de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de prendre le Règlement désignant les activités concrètes et les catégories d'activités concrètes non liées à des ouvrages et pouvant nécessiter une évaluation environnementale, ci-après, lequel entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 59 de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

RÈGLEMENT DÉSIGNANT LES ACTIVITÉS
CONCRÈTES ET LES CATÉGORIES D'ACTIVITÉS
CONCRÈTES NON LIÉES À DES OUVRAGES ET
POUVANT NECESSITER UNE ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE

Titre abrégé

1. *Règlement sur la liste d'inclusion.*

Définitions

2. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.
« canal historique » Canal historique mentionné à la colonne I de l'annexe I du *Règlement sur les canaux historiques*. (*historic canal*)
« parc national »
a) Parc décrit à l'annexe I de la *Loi sur les parcs nationaux*;
b) parc érigé conformément à un accord fédéral-provincial et placé sous l'autorité du ministre des Communications, mais non décrit à cette annexe. (*national park*)
« plan d'eau » Tout plan d'eau, notamment les canaux, réservoirs, terres humides et océans, jusqu'à la laisse des hautes eaux. La présente définition ne vise pas les étangs de traitement des eaux usées et les étangs de résidus miniers. (*water body*)
« plate-forme d'armes militaires » Véhicule, navire ou aéronef conçu pour l'utilisation d'armes militaires. (*military weapons platform*)
« quantité réglementaire » ou « QR » Quantité d'un isotope radioactif d'un élément qui est :
a) soit indiquée à la partie I de l'annexe I du *Règlement sur le contrôle de l'énergie atomique*;
b) soit calculée conformément à la partie II de cette annexe. (*scheduled quantity or SQ*)

* L.C. 1992, ch. 37

19/10/94 *Canada Gazette Part II, Vol. 128, No. 21*

Gazette du Canada Partie II, Vol. 128, N° 21 SOR/DORS/94-637

SCHEDULE—Continued

ANNEXE (suite)

PART V

PARTIE V

TRANSPORTATION

TRANSPORTS

33. Physical activities relating to the abandonment of the operation of freight operations on a railway line that requires an order under section 162, subsection 165(1) or section 166 of the *National Transportation Act, 1987*.

33. Les activités concrètes liées à l'abandon de l'exploitation des opérations de transport de marchandises sur une ligne de chemin de fer, lesquelles activités nécessitent l'arrêté prévu à l'article 162, au paragraphe 165(1) ou à l'article 166 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

34. The construction of drainage or laying of pipes that requires an order or permit under subsection 212(1) or (2) of the *Railway Act*.

34. La construction de voies de drainage ou la pose de conduites d'eau ou autres tuyaux, qui nécessitent l'ordre ou la permission prévus aux paragraphes 212(1) ou (2) de la *Loi sur les chemins de fer*.

35. The operation of an aircraft in supersonic flight on a route or in an area not designated by or under the authority of the Minister of Transport that requires an authorization under section 3 of the *Sonic and Supersonic Flight Order*.

35. Le pilotage d'un aéronef en vol supersonique sur une route ou dans une zone non désignée par le ministre des Transports ou sous son autorité, qui nécessite l'autorisation prévue à l'article 3 de l'*Ordonnance sur le vol sonique et supersonique*.

36. Dredge or fill operations in a navigation channel of a historic canal or other navigable water for the purpose of ensuring the navigability of the historic canal or other navigable water.

36. Les travaux de dragage ou de remblayage dans les chenaux de navigation des canaux historiques ou autres eaux navigables afin qui soit assurée la navigabilité de ces canaux ou de ces eaux.

37. The removal or destruction of a wreck or other thing under section 16 of the *Navigable Waters Protection Act*.

37. L'enlèvement ou la destruction d'épaves ou de tout autre objet en vertu de l'article 16 de la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

38. The removal of any vessel or other thing that is wrecked, sunk, partially sunk, lying ashore or grounded in any navigable water in Canada where the removal requires an authorization under section 20 of the *Navigable Waters Protection Act*.

38. L'enlèvement de tout bateau ou autre objet résultant du naufrage du bateau qui a sombré, s'est échoué ou s'est jeté à la côte dans des eaux navigables canadiennes, qui nécessite l'autorisation prévue à l'article 20 de la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

39. The destruction or removal of a ship or any cargo or other material on board a ship that is stranded, wrecked, sunk or abandoned, where the destruction or removal is ordered by the Governor in Council under subsection 13(1) of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*.

39. La destruction ou le déplacement d'un navire, de sa cargaison, en tout ou en partie, ou d'autres objets se trouvant à bord d'un navire échoué, naufragé, coulé ou abandonné, aux termes d'un ordre du gouverneur en conseil donné en vertu du paragraphe 13(1) de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

PART VI

PARTIE VI

WASTE MANAGEMENT

GESTION DES DÉCHETS

40. The dumping of any substance for which a permit is required under Part VI of the *Canadian Environmental Protection Act*.

40. L'immersion de substances qui nécessite un permis aux termes de la partie VI de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*.

41. The operation or testing of a mobile PCB destruction system or mobile PCB treatment system under section 11 or subsection 12(1) of the *Federal Mobile PCB Treatment and Destruction Regulations*.

41. L'utilisation ou l'essai d'une unité mobile de destruction des BPC ou d'une unité mobile de traitement des BPC en vertu de l'article 11 ou du paragraphe 12(1) du *Règlement fédéral sur le traitement et la destruction des BPC au moyen d'unités mobiles*.

3396

[6]

ANNEXE “D” : Règlement sur la liste d’étude approfondie (DORS/94-638)

TRANSPORTS AÉRIENS

1. L’article 30. Se rapporte au projet de construction ou de désaffectation d’un aérodrome, d’un aéroport ou d’une piste utilisable en toute saison.
2. L’article 31. Se rapporte à un projet de prolongement de 1 500 m ou plus d’une piste utilisable en toute saison.

19/10/94 *Canada Gazette Part II, Vol. 128, No. 21* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 128, N° 21* SOR/DORS/94-638

Registration
SOR/94-638 7 October, 1994

Enregistrement
DORS/94-638 7 octobre 1994

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE

Comprehensive Study List Regulations

Règlement sur la liste d'étude approfondie

P.C. 1994-1687 7 October, 1994

C.P. 1994-1687 7 octobre 1994

Whereas the Governor in Council is satisfied that certain projects and classes of projects are likely to have significant adverse environmental effects;

Attendu que le gouverneur en conseil est convaincu que certains projets et certaines catégories de projets sont susceptibles d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants,

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to paragraph 59(d) of the Canadian Environmental Assessment Act*, is pleased hereby to make the annexed Regulations prescribing those projects and classes of projects for which a comprehensive study is required, effective on the day on which section 59 of the Canadian Environmental Assessment Act comes into force.

À ces causes, sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu de l'alinéa 59d) de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de prendre le Règlement désignant les projets et les catégories de projets pour lesquels une étude environnementale approfondie est obligatoire, ci-après, lequel entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 59 de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

REGULATIONS PRESCRIBING THOSE PROJECTS AND
CLASSES OF PROJECTS FOR WHICH A
COMPREHENSIVE STUDY IS REQUIRED

RÈGLEMENT DÉSIGNANT LES PROJETS ET LES
CATÉGORIES DE PROJETS POUR LESQUELS UNE
ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE APPROFONDIE EST
OBLIGATOIRE

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Comprehensive Study List Regulations*.

Titre abrégé
1. *Règlement sur la liste d'étude approfondie*.

Interpretation

2. In these Regulations,
"abandonment" does not include the temporary cessation of the operation of a physical work; (*fermeture*)
"aerodrome" means aerodrome as defined in subsection 3(1) of the *Aeronautics Act*; (*aérodrome*)
"airport" means airport as defined in subsection 3(1) of the *Aeronautics Act*; (*aéroport*)
"decommissioning" does not include the cessation of the operation of a physical work; (*désaffectation*)
"hazardous waste" means hazardous waste as defined in subsection 43(4) of the *Canadian Environmental Protection Act*; (*déchets dangereux*)
"historic canal" means a historic canal set out in column I of an item of Schedule I to the *Historic Canals Regulations*; (*canal historique*)
"management plan" means a management plan in respect of a national park, national park reserve, national historic site or historic canal that has been laid before each House of Parliament; (*plan de gestion*)

Définitions

2. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.
« aérodrome » S'entend au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*. (*aerodrome*)
« aéroport » S'entend au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*. (*airport*)
« canal historique » Canal historique mentionné à la colonne I de l'annexe I du *Règlement sur les canaux historiques*. (*historic canal*)
« déchets dangereux » S'entend au sens du paragraphe 43(4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*. (*hazardous waste*)
« désaffectation » Ne vise pas le fait de cesser l'exploitation d'un ouvrage. (*decommissioning*)
« emprise » Terrain qui est assujéti à un droit de passage et qui est aménagé pour une ligne de transport d'électricité, un pipeline d'hydrocarbures, une ligne de chemin de fer ou une voie publique permanente. (*right of way*)
« établissement nucléaire » S'entend au sens de l'article 2 du *Règlement sur le contrôle de l'énergie atomique*. (*nuclear facility*)

*S.C. 1992, c. 37

*L.C. 1992, ch. 37

19/10/94 *Canada Gazette Part II, Vol. 128, No. 21* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 128, N° 21* SOR/DORS/94-638

SCHEDULE—*Concluded*

PART IX

TRANSPORTATION

28. The proposed construction, decommissioning or abandonment of

- (a) a canal or any lock or associated structure to control water levels in the canal;
- (b) a lock or associated structure to control water levels in existing navigable waterways; or
- (c) a marine terminal designed to handle vessels larger than 25 000 DWT.

29. The proposed construction of

- (a) a railway line more than 32 km in length on a new right of way;
- (b) an all-season public highway more than 50 km in length on a new right of way or leading to a community that lacks all-season public highway access; or
- (c) a railway line designed for trains that have an average speed of more than 200 km/h.

30. The proposed construction or decommissioning of

- (a) an aerodrome located within the built-up area of a city or town;
- (b) an airport; or
- (c) an all-season runway with a length of 1 500 m or more.

31. The proposed extension of an all-season runway by 1 500 m or more.

PART X

WASTE MANAGEMENT

32. The proposed construction, decommissioning or abandonment of a facility used exclusively for the treatment, incineration, disposal or recycling of hazardous waste, or an expansion of such a facility that would result in an increase in its production capacity of more than 35 per cent.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 3388, following SOR/94-636.

ANNEXE (fin)

PARTIE IX

TRANSPORTS

28. Projet de construction, de désaffectation ou de fermeture :

- a) d'un canal, ou de toute écluse ou structure connexe pour contrôler le niveau d'eau du canal;
- b) d'une écluse ou d'une structure connexe pour contrôler le niveau d'eau dans des voies navigables existantes;
- c) d'un terminal maritime conçu pour recevoir des navires de plus de 25 000 TPL.

29. Projet de construction :

- a) d'une ligne de chemin de fer d'une longueur de plus de 32 km sur une nouvelle emprise;
- b) d'une voie publique permanente qui a une longueur de plus de 50 km sur une nouvelle emprise ou qui mène à une collectivité sans accès à une voie publique permanente;
- c) d'une ligne de chemin de fer conçue pour des trains dont la vitesse moyenne est de plus de 200 km/h.

30. Projet de construction ou de désaffectation :

- a) d'un aérodrome situé à l'intérieur de la zone bâtie d'une ville;
- b) d'un aéroport;
- c) d'une piste utilisable en toute saison d'une longueur de 1 500 m ou plus.

31. Projet de prolongement de 1 500 m ou plus d'une piste utilisable en toute saison.

PARTIE X

GESTION DES DÉCHETS

32. Projet de construction, de désaffectation ou de fermeture d'une installation utilisée exclusivement pour le traitement, l'incinération, l'élimination ou le recyclage de déchets dangereux, ou projet d'agrandissement d'une telle installation qui entraînerait une augmentation de la capacité de production de plus de 35 pour cent.

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 3388, suite au DORS/94-636.

ANNEXE "E": Règlement sur la liste d'exclusion - (DORS/94-639)

TRANSPORTS AÉRIENS

1. L'article 37. Se rapporte à un projet d'agrandissement ou de modification d'une surface existante couverte d'un revêtement ou de gravier dans les limites d'un aéroport.
2. L'article 38. Se rapporte à un projet de modifications de balises de manoeuvre d'aéronefs existantes ou d'aides à la navigation.

19/10/94 *Canada Gazette Part II, Vol. 128, No. 21* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 128, N° 21* SOR/DORS/94-639

Registration
SOR/94-639 7 October, 1994

Enregistrement
DORS/94-639 7 octobre 1994

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE

Exclusion List Regulations

Règlement sur la liste d'exclusion

P.C. 1994-1688 7 October, 1994

C.P. 1994-1688 7 octobre 1994

Whereas the Governor in Council is satisfied that the environmental effects of certain projects in relation to physical works are insignificant;

Attendu que le gouverneur en conseil est convaincu que les effets environnementaux de certains projets liés à un ouvrage ne sont pas importants.

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to subparagraph 59(c)(ii) of the Canadian Environmental Assessment Act*, is pleased hereby to make the annexed Regulations prescribing those projects and classes of projects for which an environmental assessment is not required, effective on the day on which section 59 of the Canadian Environmental Assessment Act comes into force.

À ces causes, sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu du sous-alinéa 59c)(ii) de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de prendre le Règlement désignant les projets et les catégories de projets pour lesquels une évaluation environnementale n'est pas nécessaire, ci-après, lequel entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 59 de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

REGULATIONS PRESCRIBING THOSE PROJECTS AND
CLASSES OF PROJECTS FOR WHICH AN
ENVIRONMENTAL ASSESSMENT IS NOT REQUIRED

RÈGLEMENT DÉSIGNANT LES PROJETS ET LES
CATÉGORIES DE PROJETS POUR LESQUELS UNE
ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE N'EST PAS
NÉCESSAIRE

Short Title

Titre abrégé

1. These Regulations may be cited as the *Exclusion List Regulations*.

1. *Règlement sur la liste d'exclusion*.

Interpretation

Définitions

2. In these Regulations,
"control product" means control product as defined in section 2 of the *Pest Control Products Act*; (*produits antiparasitaires*)
"dugout" means an excavation to hold water for consumption by livestock; (*étang-réservoir*)
"expansion" means an increase in the exterior dimensions or the production capacity of a physical work; (*agrandissement*)
"fixed structure" means the electrical, heating, fire-prevention, plumbing or security structure of an existing building, but does not include a structure that is intended to produce goods or energy; (*structure fixe*)
"footprint" means the area of land occupied by a building or structure at ground level; (*superficie au sol*)
"heritage building" means a building that has been designated as a heritage building by a government authority; (*bâtiment du patrimoine*)
"historic canal" means a historic canal set out in column 1 of an item of Schedule I to the *Historic Canals Regulations* and includes any federal lands appertaining or incident to a historic canal; (*canal historique*)

2. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.
« agrandissement » Augmentation des dimensions extérieures ou de la capacité de production d'un ouvrage. (*expansion*)
« aire de réparation de filets » Aire revêtu ou finie réservée à la réparation des filets de pêche. (*net repair area*)
« bâtiment du patrimoine » Bâtiment qui a été désigné à ce titre par une autorité gouvernementale. (*heritage building*)
« canal historique » Canal historique mentionné à la colonne 1 de l'annexe I du *Règlement sur les canaux historiques*, y compris le territoire domanial qui est contiguë ou connexe au canal. (*historic canal*)
« emprise » Terrain qui est assujéti à un droit de passage et qui est aménagé pour une ligne de télécommunications, une ligne de transport d'électricité, une station de commutation, un pipeline d'hydrocarbures, un chemin de fer ou une route. (*right of way*)
« établissement nucléaire » S'entend au sens de l'article 2 du *Règlement sur le contrôle de l'énergie atomique*. (*nuclear facility*)
« étang-réservoir » Excavation servant à stocker de l'eau pour abreuver le bétail. (*dugout*)

* S.C. 1992, c. 37

* L.C. 1992, ch. 37

19/10/94 *Canada Gazette Part II, Vol. 128, No. 21* *Gazette du Canada Partie II, Vol. 128, No 21* SOR/DORS/94-639

SCHEDULE I—Continued

ANNEXE I (suite)

PART V

PARTIE V

WATER PROJECTS

PROJETS HYDRAULIQUES

32. The proposed construction, expansion, modification or demolition that would not involve the likely release of a polluting substance into a water body, of a structure, such as a bait storage depot, net repair area or patrol cabin, that

32. Projet qui n'entraînerait vraisemblablement pas le rejet d'une substance polluante dans un plan d'eau et qui vise la construction, l'agrandissement, la modification ou la démolition d'une structure, notamment un dépôt d'appâts, une aire de réparation de filets et un poste de patrouille, qui, à la fois :

- (a) would be or is located on land;
- (b) would be or is associated with fishing or the use of small pleasure craft; and
- (c) would have or has a floor area of less than 100 m² and a height of less than 5 m.

- a) serait ou est située sur la terre;
- b) serait ou est liée à la pêche ou à la navigation de plaisance;
- c) aurait ou a une superficie au sol de moins de 100 m² et une hauteur de moins de 5 m.

33. The proposed construction, installation, expansion or modification of a fish habitat improvement structure that would not involve the use of heavy machinery.

33. Projet de construction, d'installation, d'agrandissement ou de modification d'une structure visant à améliorer l'habitat du poisson, qui n'exigerait l'utilisation d'aucune machinerie lourde.

34. The proposed modification of an existing wharf, other than a floating wharf, or of an existing breakwater that is accessible by land, where the modification would not

34. Projet de modification d'un brise-lames existant accessible par voie terrestre, ou d'un quai existant autre qu'un quai flottant, qui, à la fois :

- (a) be carried out below the high-water mark of the breakwater or wharf;
- (b) involve dredging; and
- (c) involve the likely release of a polluting substance into a water body.

- a) serait réalisé au-dessous de la laisse des hautes eaux du brise-lames ou du quai;
- b) n'entraînerait aucun dragage;
- c) n'entraînerait vraisemblablement pas le rejet d'une substance polluante dans un plan d'eau.

35. The proposed re-installation, expansion or modification of an existing floating wharf that would not increase its area by more than 10 per cent.

35. Projet de réinstallation, d'agrandissement ou de modification d'un quai flottant existant qui n'augmenterait pas sa superficie de plus de 10 pour cent.

36. The proposed demolition of an existing wharf that would not involve

36. Projet de démolition d'un quai existant, qui, à la fois :

- (a) the use of explosives; and
- (b) the likely release of a polluting substance into a water body.

- a) n'entraînerait pas l'utilisation d'explosifs;
- b) n'entraînerait vraisemblablement pas le rejet d'une substance polluante dans un plan d'eau.

PART VI

PARTIE VI

TRANSPORTATION

TRANSPORTS

37. The proposed expansion or modification of an existing pavement or gravel area within the boundary of an airport, as defined in subsection 3(1) of the *Aeronautics Act*, that would not

37. Projet d'agrandissement ou de modification d'une surface existante couverte d'un revêtement ou de gravier dans les limites d'un aéroport, au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, qui, à la fois :

- (a) increase the pavement or gravel area by more than 10 per cent;
- (b) be carried out in or on or within 30 m of a water body; and
- (c) involve the likely release of a polluting substance into a water body.

- a) n'augmenterait pas la surface de plus de 10 pour cent;
- b) ne serait pas réalisé dans ou sur un plan d'eau ou à moins de 30 m de celui-ci;
- c) n'entraînerait vraisemblablement pas le rejet d'une substance polluante dans un plan d'eau.

38. The proposed modification of existing aircraft manoeuvring lights or navigation aids.

38. Projet de modification de balises de manoeuvre d'aéronefs existantes ou d'aides à la navigation existantes.

**ANNEXE "F": Bureaux Canadiens D'examen Des Évaluations
Environnementales**

BRITISH COLUMBIA	ONTARIO
<p>Mr. Paul Scott Director, Western and Northern Region 555 West Hastings St., Suite 1150 P.O. Box 12071, Harbour Centre Vancouver, British Columbia V6B 4N5 Tel: (604) 666-6989 Fax: (604) 666-6990</p>	<p>Mr. Keith Grady Manager Fontaine Bldg., 13th Floor 200 Sacré-Coeur Blvd. Hull, Quebec K1A 0H3 Tel: (819) 953-2989 Fax: (819) 994-1469</p>
ALBERTA	QUEBEC
<p>Mr. Ryerson M. Christie Director, Coordination and Provincial Liaison Revillon Bldg., Suite 100 10237-104 Street N.W. Edmonton, Alberta T5J 4A1 Tel: (403) 422-7704 Fax: (403) 422-0055</p>	<p>Mr. J. -Michel Bourgeon Director Fontaine Bldg., 13th Floor 200 Sacré-Coeur Blvd. Hull, Quebec K1A 0H3 Tel: (819) 997-2213 Fax: (819) 994-1469</p>
SASKATCHEWAN & MANITOBA	ATLANTIC
<p>Mr. Dan McNaughton Director, Coordination and Provincial Liaison Federal Building, Suite 500 269 Main Street Winnipeg, Manitoba R3C 1B2 Tel: (204) 984-2457 Fax: (204) 983-4506</p>	<p>Mr. William Coulter Director, Coordination and Provincial Liaison Canada-Nova Scotia Business Centre 1575 Brunswick Street Halifax, Nova Scotia B3J 2G1 Tel: (902) 426-0564 Fax: (902) 426-6530</p>

CHAPITRE

10

*Tableaux de
sauvetage d'aéronef des
exploitants aériens*

Table des matières

Tableaux de sauvetage d'aéronef des exploitants aériens arts

10.1	TABLEAUX DE SAUVETAGE D'AÉRONEF DES EXPLOITANTS AÉRIENS	1
10.2	TABLEAUX DE SAUVETAGE D'AÉRONEF --- PRESCRIPTIONS	1
	Échantillon de caractéristiques générales	4
	Échantillon de modèle	5

Chapitre 10

10.1 TABLEAUX DE SAUVETAGE D'AÉRONEF DES EXPLOITANTS AÉRIENS

1. Tous les exploitants aériens canadiens mettant en service un nouvel aéronef ou un type d'aéronef qui n'a jamais été exploité au Canada sont tenus de fournir des tableaux de sauvetage d'aéronef, dans les 25 jours ouvrables précédant l'exploitation de l'aéronef dans le cadre d'un service aérien commercial, afin que les unités du Service d'intervention d'urgence (SIU) installées aux aéroports (anciennement les Services de sauvetage et d'extension des incendies d'aéronefs (CFR)) aient des cartes à jour des tableaux de sauvetage d'aéronef avant que l'aéronef ne soit mis en service.
2. Sur envoi d'une demande à ce sujet à un exploitant aérien, on avisera cet exploitant aérien qu'il est tenu, si le type d'aéronef visé n'a jamais été exploité au Canada, de fournir des tableaux de sauvetage d'aéronef au bureau régional au moins 25 jours ouvrables avant la date prévue de la mise en service de l'aéronef. On lui enverra également un exemple des prescriptions relatives aux tableaux de sauvetage d'aéronef énoncés au paragraphe 10.2 ci-dessous.
3. Dès réception des tableaux, la région les transmettra à la Division des normes d'agrément (AARXC), à Ottawa. L'exploitant aérien sera alors avisé de la date à laquelle l'aéronef pourra être ajouté à son certificat d'exploitation aérienne. Précisons que cette date doit être ultérieure aux 25 jours ouvrables suivant la réception des cartes.
4. AARXC enverra les tableaux de sauvetage à la Direction de la sécurité des aéroports (AARM).

10.2 TABLEAUX DE SAUVETAGE D'AÉRONEF --- PRESCRIPTIONS

1. Afin d'assurer la meilleure intervention d'urgence en cas d'accident/incident d'aéronef, chaque unité du SIU doit avoir en main les tableaux de sauvetage d'aéronef de tous les aéronefs qui utilisent l'aéroport. Pour ce faire, il est proposé que les exploitants aériens fournissent ces tableaux au moment de la demande d'agrément. Cette condition deviendra obligatoire.
2. Les sections ci-après précisent les prescriptions requises à l'égard des tableaux de sauvetage d'aéronef.

3. **Partie I --- Généralités**

- a) Les exploitants aériens fourniront deux (2) exemplaires des tableaux de sauvetage d'aéronef de chaque aéronef visé avec leur demande d'agrément;
- b) chaque tableau contiendra les renseignements pertinents énoncés ci-après, en la forme présentée ci-dessous:
 - (i) papier blanc filigrané 8,5 po x 11 po;
 - (ii) pas minimal de 12 caractères au pouce;
 - (iii) une seule couleur (noir);
 - (iv) schéma au recto, prescriptions et renseignements généraux au verso;
 - (v) dans les deux langues officielles;
 - (vi) titre au haut de la page (voir le modèle), en gras, indiquant clairement le type d'aéronef et le nom et la série, s'il y a lieu; et
 - (vii) marge de 0,5 po autour du schéma.

4. **Partie II --- Prescriptions et renseignements**

- a) Les prescriptions et les renseignements relatifs à chaque aéronef apparaîtront au verso de chacune des cartes. Le pas sera d'au moins 12 caractères au pouce et les lettres seront noires et facilement lisibles.
- b) les exploitants aériens y fourniront, entre autres, les renseignements suivants:
 - (i) Caractéristiques générales**
 - (A) composition de l'équipage, nombre maximal de passagers, disposition des sièges, envergure, hauteur hors tout, longueur hors tout, largeur du fuselage et masse maximale;
 - (B) emplacement de l'enregistreur des données de vol et de l'enregistreur de la parole dans les postes de pilotage;
 - (ii) Sécurité**
 - (A) dimension, type et emplacement du matériel de lutte contre les incendies dans l'aéronef;
 - (B) dimension et capacité de tous les réservoirs de carburant, d'huile, d'huile hydraulique, d'oxygène et d'autres produits inflammables ou dispositifs de sécurité (à l'exclusion des schémas détaillés des circuits de distribution), y compris les types de carburant et leur consommation;

- (C) description et nombre des issues de secours, y compris celles qui ne doivent pas être ouvertes lorsque l'aéronef est au sol, par exemple les "issues à utiliser sur certains types d'aéronefs en cas d'amerrissage forcé";
- (D) information ou consignes générales à l'intention du Service d'intervention d'urgence; et
- (E) renseignements complémentaires à utiliser en cas d'accident/incident.

(iii) Renseignements généraux

- (A) nom de l'avionneur;
- (B) nom de la compagnie aérienne;
- (C) nom, type et série d'aéronef; et
- (D) date du schéma.

5. Partie III --- Tableau

- a) Le schéma, mesurant 8,5 po x 11 po, sera présenté à l'horizontale (voir le modèle) et entouré d'une marge de 0,5 po. L'aéronef sera dessiné en noir et l'emplacement des réservoirs de carburant, des issues de secours ou autres sera indiqué au moyen d'une légende (voir le modèle).
- b) L'emplacement de l'enregistreur de données de vol et de l'enregistreur de la parole dans les postes de pilotage sera clairement indiqué. Le pas sera d'au moins 12 caractères au pouce. Tous les efforts seront faits pour que l'information soit claire et lisible. Une bordure tracée en gras (voir le modèle) formera un cadre de 7,5 po x 10,5 po autour de tous les graphiques. Il n'est pas nécessaire d'indiquer les couleurs et les marques distinctives de la compagnie aérienne.

Échantillon de caractéristiques générales

BOEING 737 - 100 - 200

BOEING COMPANY, THE/CIE BOEING, LA
United States/États-Unis

**GENERAL CHARACTERISTICS/
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES**

Crew/Équipage	BOEING 737-100 - 9 to 11/9 à 11	BOEING 737-200 - 9 to 11/9 à 11
Passengers/Passagers	- 105	- 119
Wing Span/Envergure	- 28 m	- 28 m
Overall Length/Longueur	- 28,65 m	- 30,48 m
Height/Hauteur	- 11m	- 11 m
Fuselage Height/Hauteur du fuselage	- 4 m	- 4 m
Maximum Take-Off Mass/Masse Maximale au décollage	- 44 400 kg	- 49 000 kg

FUEL/CARBURANT - JP4, Kerosene/JP4, Kérosène

Total Fuel Capacity/Capacité totale de carburant	- 10 790 L	- 10 787 L
Oil Capacity/Capacité d'huile	- 45 L	- 45 L
Hydraulic Fluids/Huile hydraulique	- 88 L	- 88 L

SPECIAL INFORMATION/RENSEIGNEMENTS SPÉCIAUX

Take-off Speed/Vitesse de décollage	- 246 km/h	- 246 km/h
Landing Speed/Vitesse d'atterrissage	- 214 km/h	- 214 km/h
Emergency Exits/Issues de secours	- 6	- 6
Oxygen/Oxygène	- Yes/Oui	- Yes/Oui

GENERAL INFORMATION/RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

This aircraft is an aluminum alloy skinned low-wing monoplane powered by two engines mounted under the wings. It is equipped with retractable tricycle landing gear.

Cet avion est un monoplan à aile basse, muni d'un revêtement d'alliage d'aluminium, propulsé par deux moteurs fixés sous les ailes. De plus, il est équipé d'un train d'atterrissage tricycle rétractable.

CHAPITRE

11

*Certificat
d'exploitation aérienne à parties
multiples*

Table Des Matières

Certificat d'exploitation aérienne à parties multiples





11.1	CEA À PARTIES MULTIPLES	1
------	-------------------------------	---

Chapitre 11



11.1 CEA À PARTIES MULTIPLES

1. Les CEAs en vigueur figurent maintenant dans le SINCA, sous la rubrique
 - a) Services aériens intérieur, international régulier, international à la demande et
 - b) Opérations de travail aérien.
2. Pour l'échantillon de CEA intérieur et de travail aérien, voir aux pages 2 à 8.

Certificat d'exploitation aérienne: Table des matières

DEPARTMENT OF TRANSPORT AIR OPERATOR CERTIFICATE	 CANADA	MINISTÈRE DES TRANSPORTS CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE			
Legal Name: Dénomination sociale:					
TABLE OF CONTENTS		TABLE DES MATIÈRES			
The following dated pages constitute the Air Operator Certificate issued by the Minister pursuant to the <i>Aeronautics Act</i> .		Les pages datées suivantes constituent le certificat d'exploitation aérienne délivré par le ministre en vertu de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> .			
Table of Contents Air Operator Certificate No. General Conditions Specific Conditions Part I Specific Conditions Part II Specific Conditions Part III Operations Specification Part IV	Approved/Approuvée .	Table des matières Certificat d'exploitation aérienne no. Conditions générales Dispositions particulières d'exploitation partie I Dispositions particulières d'exploitation partie II Dispositions particulières d'exploitation partie III Spécification d'exploitation partie IV			
This new Air Operator Certificate replaces the previous Operating Certificate in its entirety.		Le présent nouveau Certificat d'exploitation aérien remplace le Certificat d'exploitation précédent en entier.			
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"> Approved/Approuvée: . . . Remplace celui approuvée . . . Supersedes the one approved . . . 26-0390 (06-96) </td> <td style="width: 30%; text-align: center; border-top: 1px solid black;"> For Minister of Transport - Pour le ministre des Transports </td> <td style="width: 40%; text-align: right; vertical-align: middle;">  </td> </tr> </table>			Approved/Approuvée: . . . Remplace celui approuvée . . . Supersedes the one approved . . . 26-0390 (06-96)	For Minister of Transport - Pour le ministre des Transports	
Approved/Approuvée: . . . Remplace celui approuvée . . . Supersedes the one approved . . . 26-0390 (06-96)	For Minister of Transport - Pour le ministre des Transports				

Certificat d'exploitation aérienne

<p>DEPARTMENT OF TRANSPORT</p> <p>AIR OPERATOR CERTIFICATE</p>		<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS</p> <p>CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE</p>
<p>Legal Name: Dénomination sociale:</p> <p>Trade Name(s) Nom(s) commercial(aux)</p> <p>Address Adresse</p> <p>Certificate No. N° du Certificat</p>		
<p>This air operator certificate is issued by the Minister pursuant to Part VII of the <i>Canadian Aviation Regulations</i>, under the authority of the <i>Aeronautics Act</i> and authorizes the types of services listed in Part I of this certificate, provided the Canadian air operator complies with the conditions and operations specifications of this air operator certificate.</p> <p>The Minister may suspend or cancel this air operator certificate at any time where the air operator fails to comply with the provisions of the air operator certificate or to comply with the applicable provisions of the <i>Aeronautics Act</i>, the <i>Canadian Aviation Regulations</i> or for such other grounds as are set out in the <i>Aeronautics Act</i>.</p> <p>This air operator certificate is not transferable and shall remain in effect until suspended or cancelled.</p>		
<p>Le présent certificat d'exploitation aérienne est délivré par le ministre en vertu de la partie VII du <i>Règlement de l'aviation canadien</i>, sous l'autorité de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> et autorise les types de services décrits à la partie I du présent certificat, à conditions que l'exploitant aérien canadien se conforme aux conditions et aux spécifications d'exploitation du présent certificat d'exploitation aérienne.</p> <p>Le ministre peut, en tout temps, suspendre ou annuler le certificat d'exploitation aérienne si l'exploitant aérien ne se conforme pas aux dispositions du certificat d'exploitation aérienne ou n'observe pas les dispositions applicables de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>, du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> ou pour d'autres motifs établis dans la <i>Loi sur l'aéronautique</i>.</p> <p>Le présent certificat d'exploitation aérienne ne peut être transféré et doit rester en vigueur jusqu'à sa suspension ou son annulation.</p>		
<p>Certification Date Date d'agrément</p>		
<p>Approved/Approuvée: Remplace celui approuvée Supersedes the one approved 26-0390 (06-96)</p> <p style="text-align: center;">For Minister of Transport - Pour le ministre des Transports</p>		
		

Certificat d'exploitation aérienne: Conditions générales

DEPARTMENT OF TRANSPORT

**AIR OPERATOR
CERTIFICATE
GENERAL CONDITIONS**



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

**CERTIFICAT
D'EXPLOITATION AÉRIENNE
CONDITIONS GÉNÉRALES**

Legal Name:
Dénomination sociale:

Certificate No.
N° du Certificat

GENERAL CONDITIONS

An air operator certificate is issued subject to the following conditions, and shall remain valid, subject to subsection 6.71(1) of the *Aeronautics Act*, as long as these conditions are complied with:

- (a) the air operator shall conduct flight operations in accordance with its company operations manual;
- (b) the air operator shall maintain an adequate organizational structure;
- (c) the air operator shall employ managerial personnel who meet the *Commercial Air Service Standards*;
- (d) the air operator shall conduct training in accordance with its training program approved pursuant to this Subpart;
- (e) the air operator shall maintain aircraft that are properly equipped for the area of operation and type of operation;
- (f) the air operator shall employ crew members who are qualified for the area of operation and type of operation;
- (g) the air operator shall maintain its aircraft in accordance with the requirements of Subpart 706, Part VII of the *Canadian Aviation Regulations*;
- (h) the air operator shall maintain operational support services and equipment that meet the *Commercial Air Service Standards*;
- (i) the air operator shall notify the Minister within 10 working days after any change in its legal name, trade name, base of operations or managerial personnel; and
- (j) the air operator shall conduct a safe operation.

CONDITIONS GÉNÉRALES

Un certificat d'exploitation aérienne est délivré sous réserve des conditions suivantes et demeure valide, sous réserve du paragraphe 6.71(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, tant et aussi longtemps que les conditions suivantes sont respectées:

- a) l'exploitant aérien effectue les opérations aériennes conformément au manuel d'exploitation de la compagnie;
- b) l'exploitant aérien maintient une structure organisationnelle convenable;
- c) l'exploitant aérien a à son service du personnel de gestion qui satisfait aux *Normes de service aérien commercial*;
- d) l'exploitant aérien dispense la formation conformément au programme de formation approuvé en application de la présente sous-partie;
- e) l'exploitant aérien dispose d'aéronefs qui sont munis d'équipement approprié à la région d'exploitation et au type d'exploitation;
- f) l'exploitant aérien a à son service des membres d'équipage qui sont qualifiés pour la région d'exploitation et le type d'exploitation;
- g) l'exploitant aérien effectue la maintenance des aéronefs conformément aux exigences de la sous-partie 706, Partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*;
- h) l'exploitant aérien maintient des services et de l'équipement de soutien opérationnel qui sont conformes aux *Normes de service aérien commercial*;
- i) l'exploitant aérien informe le ministre de tout changement apporté à sa dénomination sociale, à son nom commercial, à sa base d'exploitation ou à son personnel de gestion dans les 10 jours ouvrables suivant le changement;
- j) l'exploitant aérien mène son exploitation d'une manière sécuritaire.

Approved/Approuvée:
Remplace celui approuvée
Supersedes the one approved
26-0390 (10-96)

Canada

DEPARTMENT OF TRANSPORT

SPECIFIC
CONDITIONS



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES
D'EXPLOITATION

PART I

PARTIE I

Legal Name:
Dénomination sociale:

Certificate No.
N° du Certificat

These specific conditions, in this Part, are issued concerning areas of operations, types of services and any special conditions.
Ces conditions particulières, dans la présente partie, sont délivrées concernant les régions d'exploitation, les types de services et toutes conditions spéciales.

AREAS OF OPERATIONS.....REGIONS D'EXPLOITATION

TYPES OF SERVICE.....TYPES DE SERVICES

TYPES OF AERIAL WORK SERVICE.....TYPES DE SERVICE DE TRAVAIL AERIEN

SPECIAL CONDITIONS.....CONDITIONS SPECIALES

Part/Partie I
Approved/Approuvée: . . .
Remplace celui approuvée . . .
Supersedes the one approved . . .
26-0390 (06-96)

For Minister of Transport - Pour le ministre des Transports

Canada

DEPARTMENT OF TRANSPORT



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

**SPECIFIC
 CONDITIONS**

**DISPOSITIONS PARTICULIÈRES
 D'EXPLOITATION**

PART II

PARTIE II

Legal Name:
 Dénomination sociale:

Certificate No.
 N° du Certificat

The air operator is authorized, in this part, to operate the following types of aircraft provided they are operated in accordance to the applicable subparts of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations* indicated below.

L'exploitant aérien est autorisé, dans la présente partie, à utiliser les types d'aéronefs suivants pourvu qu'ils soient utilisés conformément aux sous-parties pertinentes de la Partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* indiquées ci-dessus.

Ref.#	Type	Type Design.	Registration Immatriculation	Issued Délivrées	CAR RAC	IFR IFR	Night/ Nuit VFR	Day/Jour VFR OTT	Passenger Passagers	Cargo Fret
-------	------	-----------------	---------------------------------	---------------------	------------	------------	--------------------	---------------------	------------------------	---------------

Part/Partie II
 Approved/Approuvée: . . .
 Remplace celui approuvée . . .
 Supersedes the one approved . . .
 26-0390 (06-96)

For Minister of Transport - Pour le ministre des Transports

Canada

DEPARTMENT OF TRANSPORT
**SPECIFIC
CONDITIONS**



MINISTÈRE DES TRANSPORTS
**DISPOSITIONS PARTICULIÈRES
D'EXPLOITATION**

PART III

PARTIE III

Legal Name:
Dénomination sociale:

Certificate No.
N° du Certificat

This Part does not authorize aircraft operations.

La présente partie n'autorise pas les opérations d'aéronefs.

BASES AND SCHEDULED POINTS

BASES ET POINTS RÉGULIERS

Issued
Délivrée



**AIRCRAFT BY REFERENCE NUMBER AS LISTED IN PART II
AÉRONEFS AUTORISÉS PAR No. SELON LA PARTIE II**

MAIN BASE / BASE PRINCIPALE

Part/Partie III
Approved/Approuvée:
Remplace celui approuvée
Supersedes the one approved
26-0390 (06-96)

For Minister of Transport - Pour le ministre des Transports

Canada

<p>DEPARTMENT OF TRANSPORT OPERATIONS SPECIFICATION</p>	 <p>CANADA</p>	<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS SPECIFICATION D'EXPLOITATION</p>
<p>PART IV</p>		<p>PARTIE IV</p>
<p>Legal Name: Dénomination sociale:</p>		
<p>Certificate No. N° du Certificat</p>		
<p>Operations authorized in this Part shall be conducted in accordance with the appropriate commercial air service standards. Les opérations autorisées dans la présente partie doivent être effectuées conformément aux normes appropriées de service aérien commercial.</p>		
<p>INCLUDED IN PART IV INCLUS DANS LA PARTIE IV</p>		
<p>Part/Partie IV Approved/Approuvée: . . .</p>		
<p>26-0390 (06-96)</p>		
		

CHAPITRE

12

*Index des
spécifications d'exploitation du
SINCA*

Table Des Matières

Index des spécifications d'exploitation du SINCA

12.1	SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION DU SINCA.....	1
12.2	ÉLABORATION DE NOUVELLES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION	1
12.3	RVR 1200 CLASSIFICATION	2
12.4	EXPLOITATION DANS L'ESPACE AÉRIEN DE PERFORMANCE - NAT - MNPS/MSVR.....	3
12.5	PROCÉDURE PARTICULIÈRE D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS	3

Chapitre 12

12.1 SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION DU SINCA

1. Le Manuel des spécifications d'exploitation du SINCA renferme un index de spécifications, des menus d'insertion et un modèle de spécification qu'il est possible de sélectionner dans les listes à servir se rapportant à la Partie IV de spécifications d'exploitation.
2. L'index sera modifié au fur et à mesure des ajouts de spécifications.

12.2 ÉLABORATION DE NOUVELLES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

1. Les demandes relatives à l'élaboration de nouvelles spécifications d'exploitation doivent respecter les critères suivants:
 - a) elles seront dans l'intérêt public;
 - b) elles ne compromettent pas la sécurité; et
 - c) ces nouvelles spécifications garantiront la sécurité et protégeront l'intérêt public.
2. Le Manuel de l'inspecteur des exploitants aériens, le manuel des inspecteurs de la sécurité des cabines et le Manuel d'agrément des exploitants aériens précisent les procédures de délivrance d'un CEA ou d'une spécification d'exploitation existante, mais ils n'expliquent pas comment demander que de nouvelles spécifications soient élaborées. La présente politique vise à établir une procédure précise pour la présentation des demandes d'élaboration de nouvelles spécifications d'exploitation, y compris les spécifications "normalisées" (disponibles dans le SINCA) et les spécifications "particulières" (non disponibles dans le SINCA).

Procédures

3. Avant d'envisager d'élaborer de nouvelles spécifications d'exploitation, il faut examiner la bibliothèque de données du SINCA pour déterminer si un document à ce sujet ou un document compatible existe déjà. On fournira les renseignements suivants dans la demande initiale, pour répondre aux critères d'élaboration de nouvelles spécifications d'exploitation

- a) les motifs détaillés à l'appui de la dérogation, les utilisateurs éventuels, etc.;
- b) une explication détaillée de l'incidence que cette dérogation aura sur les attributions et les activités du Ministère; et
- c) un exposé détaillé des conditions d'agrément recommandées.

REMARQUE: Si une dérogation abaisse ou est susceptible d'abaisser le niveau de sécurité, les conditions d'agrément doivent compenser la rigueur moins poussée de TC.

4. Une fois transmis ces renseignements à la division appropriée des normes, la demande sera examinée et des normes seront établies pour l'ébauche de la spécification d'exploitation. En coordination avec l'administration centrale, la division AARXC rédigera le texte définitif et la division AARXB le transmettra aux régions pour fins de consultation d'au plus cinq jours ouvrables.
5. Dès que les observations auront été regroupées, on entrera la spécification d'exploitation sous la forme d'une "norme" SINCA ou on la transmettra directement au bureau régional concerné si elle est "particulière".

12.3 RVR 1200 CLASSIFICATION

1. Les spécifications d'exploitation numéros 007, 008, 022, 023, 062 et 084 ont les classifications d'avions suivantes à leurs feuilles d'introduction:

RVR 1200 CLASSIFICATION

AVIONS		
FAR - 25	Catégorie transport	OK
FAR - 23	Navette	OK
FAR - 41c	Avec la performance de l'annexe 8 de l'OACI	OK
FAR - 23	Turboréacteur(rare - Lear 23 and CESSNA 501)	OK
FAR - 23	Dépend des données du fabricant, de l'état de modification de l'aéronef et de la disponibilité de simulateur	OK
FAR - 23	Avions piston	NO

2. Si vous avez de la difficulté à déterminer sous quelle FAR un avion est utilisé, veuillez communiquer avec AARXB au (613) 990-1221 et/ou avec votre Division de la navigabilité aérienne régionale à ce sujet.

12.4 EXPLOITATION DANS L'ESPACE AÉRIEN DE PERFORMANCE - NAT - MNPS/MSVR

Les spécifications d'exploitation numéros 015, 037, 052 et 077 se rapportent aux opérations dans l'espace aérien de performance. Veuillez aviser AARXB lorsque vous délivrez une des spécifications précitées pour que cette information soit entrée dans la base de données nationale de NAT-MNPS-MSVR. Si cette information n'est pas entrée dans la base de données, l'autorisation d'opérer l'aéronef à l'intérieur de l'espace aérien de performance pourra être refusée.

12.5 PROCÉDURE PARTICULIÈRE D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS

La spécification d'exploitation No 099 se rapportant à une "Procédure particulière d'approche aux instruments" est la seule spécification d'exploitation délivrée aux exploitants aériens au lieu des spécifications d'exploitation antérieures numéros 018, 039, 054 ou 079.

Les exploitants aériens n'ont pas besoin d'une spécification d'exploitation lorsqu'ils effectuent des procédures d'approches aux instruments inscrites au CAP ou dans les catalogues régionaux des approches aux instruments de compagnies.

CHAPITRE

13

*Demande d'un
certificat d'exploitation privée
(CEP)*

Table des matières

Demande d'un certificat d'exploitation privée (CEP)

13.1	RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.....	1
13.2	FONCTIONS DES INSPECTEURS	2
13.3	LIGNES DIRECTIVES À L'INTENTION DES INSPECTEURS DE TC - GÉNÉRALITÉS:.....	2
13.4	EXIGENCES RELATIVES AUX AÉRONEFS.....	3
13.5	BASE PRINCIPALE ET BASES SECONDAIRES.....	3
13.6	DEMANDE DE CEP (formulaire 26-0534) (page 6)	3
13.7	MAINTENANCE ET CONSTRUCTION D'AÉRONEFS (M&CA).....	4
13.8	CEP – REDEVANCES AU CEP	4
13.9	DÉLIVRANCE D'UN CEP OFFICIEL	4
13.10	ÉCHANTILLON D'UN CEP (page 8 à 12).....	4
13.11	SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION DE CEP	4
13.12	AUTORISATION ET EXEMPTIONS MINISTÉRIELLES - REDEVANCES ...	5
13.13	SUSPENSION, ANNULATION ET ANNEXE D'UN CEP	5
13.14	26-0583: Avis d'annulation - CEP.....	13
13.15	26-0582: Avis de suspension - CEP	14
13.16	26-0584: Annexe de l'avis de suspension ou d'annulation	15
13.17	Liste de verifications d'agrément d'exploitant privé	Error! Bookmark not defined.

Chapitre 13

13.1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. La présente partie fournit les lignes directrices et la marche à suivre afin de traiter une demande de certificat d'exploitation privée (CEP).
2. Les demandeurs d'un CEP doivent être informés, dès le début, que le processus d'agrément comporte un programme d'inspections menées par TC et doivent être prévenus qu'ils ne recevront pas leur CEP avant 60 jours, selon la complexité et la portée de l'exploitation aérienne proposée, à partir de la date de la demande officielle.
3. Habituellement, avant d'envoyer une demande de CEP, le requérant a déjà eu des rencontres informelles avec les représentants de TC et a présenté un formulaire de Demande de certificat d'exploitation privée. On recueille généralement certains renseignements concernant le type d'exploitation proposée, l'emplacement du siège social et l'identité des principaux employés. Les inspecteurs de TC chargés du projet peuvent communiquer quotidiennement avec le requérant et ce, tout au long du processus d'agrément. Les inspecteurs de TC peuvent intervenir en conseillant le requérant ou en effectuant des inspections et des évaluations du personnel, des activités proposées, des installations ou de l'équipement. Dès le départ, il est important d'établir de bonnes relations de travail avec les principaux employés oeuvrant au sein de la compagnie du requérant. À cette fin, il suffit généralement d'organiser une rencontre officielle avec les inspecteurs de TC affectés au projet et le personnel de gestion de la compagnie.
4. Le requérant doit être avisé que le traitement de sa demande ne sera pas amorcé tant que TC n'aura pas reçu les formulaires de demande dûment remplis ainsi que la redevance de paiement anticipé. Si l'exploitant privé désire présenter l'information requise sous un autre format, autre que par l'entremise des formulaires de demande, elle doit être acceptée. Pour leur part, les inspecteurs régionaux de TC doivent s'assurer qu'un formulaire de demande incomplet ou incorrectement rempli ne parvienne pas à une autre étape du processus avant que la situation ne soit corrigée.
5. Les employés du bureau régional effectueront une inspection de l'organisation et des installations de l'exploitant privé une fois que le formulaire de demande dûment rempli reçu, que toutes les autres exigences ont été rencontrées et que le requérant les aura informés qu'il est prêt à les recevoir. Des observations et des

recommandations détaillées devront être inscrites aux endroits prévus à cet effet sur la demande.

6. Une copie du formulaire de demande rempli sera conservée au bureau régional dans le dossier de l'exploitant aérien.
7. Sur réception du formulaire de demande, on recommande d'obtenir du dépôt central des documents un numéro de dossier 5258 afin de pouvoir retracer la correspondance à jour. Un dossier SINCA doit être créé sur réception du formulaire rempli. L'information contenue dans le SINCA pourra ensuite être complétée à l'aide du formulaire de demande, des résumés, des manuels, etc.

REMARQUE: Le format du formulaire de demande de CEP sera d'une copie seulement.

8. Il revient au gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires d'assurer une bonne coordination et consultation entre les bureaux régionaux, au besoin.
9. Un CEP sera délivré uniquement lorsque les bureaux régionaux jugeront que l'exploitant privé satisfait aux exigences réglementaires en matière d'agrément et qu'il a su s'acquitter de tous les frais.

13.2 FONCTIONS DES INSPECTEURS

Le gestionnaire régional, Aviation commerciale et d'affaires, chargera un inspecteur en chef de TC de traiter une demande pour le processus d'agrément d'un exploitant privé en coordination avec la division régionale d'agrément. La division régionale d'agrément exécutera le processus d'agrément jusqu'à la délivrance du CEP.

13.3 LIGNES DIRECTIVES À L'INTENTION DES INSPECTEURS DE TC - GÉNÉRALITÉS:

1. Quelques lignes directrices mentionnées à l'article 4.3 du présent manuel pourront servir au cours du processus d'agrément et aux inspecteurs de TC.
2. Un PEC sera délivré uniquement lorsqu'il aura été établi que le requérant satisfait à toutes les exigences réglementaires.
3. Le CEP est délivré par le ministre en vertu de l'article 604.05 du *Règlement de l'aviation canadien*, sous l'autorité de la *Loi sur l'aéronautique* et autorise le transport de passagers, à condition que l'exploitant privé se conforme aux exigences de l'article 624.05 des *Normes de transport de passagers par un exploitant privé* et aux conditions et spécifications d'exploitation de son PEC.

4. Le ministre peut, en tout temps, suspendre ou annuler le CEP si l'exploitant privé ne se conforme pas:
 - a) aux dispositions du certificat;
 - b) aux dispositions applicables de la *Loi sur l'aéronautique*;
 - c) au *Règlement de l'aviation canadien*; ou
 - d) pour d'autres motifs établis dans la *Loi sur l'aéronautique*.

13.4 EXIGENCES RELATIVES AUX AÉRONEFS

Un requérant de CEP doit enregistrer son aéronef et l'exploiter conformément à la sous-partie 604 du RAC pour le "Transport de passagers par un exploitant privé".

13.5 BASE PRINCIPALE ET BASES SECONDAIRES

Le nom de la base principale et des bases secondaires n'apparaissent pas sur le CEP, cependant, la base principale sera inspectée durant le processus d'agrément. L'identification de bases secondaires permet à Transports Canada, Sécurité et sûreté de coordonner des ressources lorsque plus d'une région de TC serait impliquée.

13.6 DEMANDE DE CEP (formulaire 26-0534)

Lorsqu'un requérant s'informe des procédures à suivre pour obtenir un CEP, la Division d'agrément régionale, l'avisera des exigences réglementaires de l'article 604.05 du RAC et l'article 624.05 des *Normes de transport* de passagers, lui donnera le Formulaire 26-0534 Demande de certificat d'exploitation privée (voir à la page 6) et l'avisera du paiement de la redevance avant le commencement du processus d'agrément. Veuillez voir aux pages 16 et 17 pour la Liste de vérification d'agrément d'exploitant privé.

Le requérant doit compléter et signer le formulaire 26-0534 et le présenter au bureau régional ainsi que tous les documents requis à l'article 624.05 des *Normes de transport de passagers*.

13.7 MAINTENANCE ET CONSTRUCTION D'AÉRONEFS (M&CA)

La division régionale d'Agrement coordonnera avec la division régionale de la M&CA et se procurera la signature nécessaire du formulaire 26-0534 durant le processus d'agrément d'un exploitant privé.

13.8 CEP – REDEVANCES AU CEP

Les redevances appropriées se rapportant aux CEPs seront indiquées à la Partie VII l'Annexe de l'article 104.01 du RAC.

Les mêmes procédures indiquées à l'article 4.13 du présent manuel s'appliquent concernant le paiement anticipé des redevances pour la délivrance initiale d'un CEP.

13.9 DÉLIVRANCE D'UN CEP OFFICIEL

Lorsque la division Commerciale et d'affaires et la division de la M&CA auront complété leur processus d'agrément, la copie signée du formulaire 26-0534 sera présentée à la division d'Agrement pour la délivrance du CEP à l'exploitant privé.

Aucun CEP sera délivré à moins que l'exploitant privé ait rencontré toutes les exigences réglementaires.

13.10 ÉCHANTILLON D'UN CEP

Veillez voir aux pages 8 à 12 pour l'échantillon d'un CEP.

13.11 SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION DE CEP

Les procédures d'élaboration ou de modification de spécifications d'exploitation de CEP sont les mêmes procédures établies à l'article 12.2 du présent manuel.


13.12 AUTORISATION ET EXEMPTIONS MINISTÉRIELLES - REDEVANCES

1. En vertu de l'Annexe modifiée de l'article 104.01 du RAC, on doit appliquer des redevances lors de la délivrance d'une autorisation ou d'une exemption ministérielle à un exploitant privé.
2. La redevance doit être payée avant la délivrance de l'exemption ou de l'autorisation.
3. Sauf lors des *circonstances d'urgence*, une facture doit être envoyée à l'exploitant privé après la délivrance de l'exemption ou de l'autorisation.


13.13 SUSPENSION, ANNULATION ET ANNEXE D'UN CEP

1. Les mesures préalables à suivre à la suspension ou à l'annulation d'un CEP sont les mêmes qui sont indiquées au Chapitre 7 du présent manuel.
2. Veuillez voir les pages 13 à 15 pour les échantillons des formulaires suivants:
 - a) Avis de suspension - CEP - (Formulaire 26-0582);
 - b) Avis d'annulation - CEP - (Formulaire 26-0583); et
 - c) Annexe à l'Avis de suspension ou d'annulation - CEP - (Formulaire 26-0584).

26-0534: Demande de certificat d'exploitation privée

 Transport Canada / Transports Canada		PRIVATE OPERATOR CERTIFICATE APPLICATION DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION PRIVÉE		File no. - Dossier n° 5258 - 5260 -	
1. (a) Name of Applicant - Nom du requérant					
1. (b) Mailing address - Adresse postale					
1. (c) Telephone No. - N° de téléphone		2. Airport/Aerodrome Name and Identifier / Nom de l'aéroport/aérodrome et indicateur			
FAX		Main Base Base principale		Sub-Bases Bases secondaires	
3. Aeroplane Type Type d'avion	Registration Immatriculation	Serial Number Numéro de série	Flight Instruments in accordance with - Instruments de vol conformément aux - IFR CAR/RAC 605.17		
				Yes - Oui	No - Non
4. Operations Manager Gestionnaire des opérations		Chief Pilot - Pilote en chef		Person responsible of Maintenance Control System Personne responsable du Système de contrôle de la maintenance	
Name - Nom	Licence No./n°	Name - Nom	Licence No./n°	Name - Nom	Licence No./n°
5. Name, address, Approval No. of Approved Maintenance Organization or copy of an authorization under the terms of a written maintenance agreement (if applicable). Nom, adresse, numéro d'agrément de l'Organisme de maintenance agréé ou une copie d'une autorisation d'un accord de maintenance écrit. (selon le cas)					
6. The Operations Manual has been submitted for approval Le manuel d'exploitation a été présenté pour approbation				Yes - Oui <input type="checkbox"/>	No - Non <input type="checkbox"/>
Date submitted - Date de présentation					
7. Safety Features Cards Cartes sur les dispositifs de sécurité		Yes - Oui <input type="checkbox"/>	No - Non <input type="checkbox"/>	Nomination for CCP Nomination d'un PVTA	
Minimum Equipment List (MEL) Liste d'équipement minimal (MEL)		Yes - Oui <input type="checkbox"/>	No - Non <input type="checkbox"/>	Aeroplane Crash Chart (if applicable) Tableau de sauvetage d'avion (selon le cas)	
		Yes - Oui <input type="checkbox"/>	No - Non <input type="checkbox"/>	Yes - Oui <input type="checkbox"/>	
8. Request for special airspace authorization - Demande d'autorisation d'espace aérien spécial					
RNPC <input type="checkbox"/>		CNMP <input type="checkbox"/>		NAT-MNPS <input type="checkbox"/>	
				NAT-NMPS-(RVSM) <input type="checkbox"/>	
				NIL/NONE <input type="checkbox"/>	
9. I certify that the above data is correct - J'atteste que les renseignements ci-dessus sont exacts.					
Signature		Title - Titre		Date	
(of person duly authorized to execute this application on behalf of the operator) (de la personne dûment autorisée à exécuter cette demande au nom de l'exploitant)					
10. The maintenance control system described in the operations manual is approved as meeting the requirements of section 604.48 of the CAR - Le système de contrôle de la maintenance décrit dans le manuel d'exploitation est approuvé et rencontre les exigences de l'article 604.48 du RAC.					
Aircraft Maintenance and Manufacturing - Maintenance et construction des aéronefs				Date	
Facilities, equipment, personal qualifications and operations manual have been inspected and approved and are adequate for the proposed operations. Les installations, l'équipement, les qualifications du personnel et le manuel d'exploitation, ont été vérifiés, et approuvés et conviennent à l'exploitation proposée.					
Commercial and Business Aviation - Aviation commerciale et d'affaires				Date	

26-0534 (0205-02)
INSTRUCTIONS (see back - au verso)



26-0534: AVIS

NOTICE

Transport Canada Civil Aviation will not undertake a quality assurance role with regard to any form or document submitted in application for a service. Documentation that contains errors or does not meet regulatory requirements will be returned for correction.

Delays thus incurred are the sole responsibility of the applicant.

AVIS

Transports Canada, Aviation civile ne procédera pas à une assurance de la qualité de tout formulaire ou de tout document soumis avec une demande de service. La documentation erronée ou ne répondant pas aux exigences réglementaires sera retournée pour que les corrections nécessaires soient apportées.

Tout retard occasionné par une telle démarche incombera au demandeur.

DEPARTMENT OF TRANSPORT



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

**PRIVATE OPERATOR
 CERTIFICATE**

**CERTIFICAT D'EXPLOITATION
 PRIVEE**

Name:
 Nom:

TABLE OF CONTENTS

TABLE DES MATIÈRES

The following dated pages constitute the Private Operator Certificate issued by the Minister pursuant to the *Aeronautics Act*.

Les pages datées suivantes constituent le certificat d'exploitation privée délivré par le ministre en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Approved/Approuvée	
Table of Contents Tables des matières
Private Operator Certificate No. P- Certificat d'exploitation privée no. P-
General Conditions Conditions générales
Operations Specification Part II Spécification d'exploitation partie II

The private operator certificate is issued by the Minister pursuant to section 604 of the *Aeronautics Act* and authorizes the transport of passengers, provided the private operator complies with the conditions and operations specifications of this private operator certificate.

The Minister may suspend or cancel this private operator certificate at any time where the private operator fails to comply with the provisions of the private operator certificate or to comply with the applicable provisions of the *Aeronautics Act*, the *Canadian Aeronautics Regulations* or for such other grounds as are set out in the *Aeronautics Act*.

This private operator certificate is not transferable and shall remain in effect until suspended or cancelled.

The private operator certificate is issued by the Minister pursuant to section 604 of the *Aeronautics Act* and authorizes the transport of passengers, provided the private operator complies with the conditions and operations specifications of this private operator certificate.

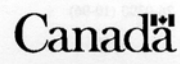
The Minister may suspend or cancel this private operator certificate at any time where the private operator fails to comply with the provisions of the private operator certificate or to comply with the applicable provisions of the *Aeronautics Act*, the *Canadian Aeronautics Regulations* or for such other grounds as are set out in the *Aeronautics Act*.

This private operator certificate is not transferable and shall remain in effect until suspended or cancelled.

Approved/Approuvée: . . .

For Minister of Transport - Pour le ministre des Transports

26-0390 (10-96)



DEPARTMENT OF TRANSPORT

**PRIVATE OPERATOR
CERTIFICATE**



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

**CERTIFICAT D'EXPLOITATION
PRIVÉE**

Name:
Nom:

Address
Adresse

Certificate No.
N° du Certificat

P-

This private operator certificate is issued by the Minister pursuant to subpart 604 of the *Canadian Aviation Regulations*, under the authority of the *Aeronautics Act* and authorizes the transport of passengers, provided the private operator complies with the conditions and operations specifications of this private operator certificate.

The Minister may suspend or cancel this private operator certificate at any time where the private operator fails to comply with the provisions of the private operator certificate or to comply with the applicable provisions of the *Aeronautics Act*, the *Canadian Aviation Regulations* or for such other grounds as are set out in the *Aeronautics Act*.

This private operator certificate is not transferable and shall remain in effect until suspended or cancelled.

Le présent certificat d'exploitation privé est délivré par le ministre en vertu de la sous-partie 604 du *Règlement de l'aviation canadien*, sous l'autorité de la *Loi sur l'aéronautique* et autorise le transport de passagers, à conditions que l'exploitant privé se conforme aux conditions et aux spécifications d'exploitation du présent certificat d'exploitation privée.

Le ministre peut, en tout temps, suspendre ou annuler le certificat d'exploitation privée si l'exploitant privé ne se conforme pas aux dispositions du certificat d'exploitation privée ou n'observe pas les dispositions applicables de la *Loi sur l'aéronautique*, du *Règlement de l'aviation canadien* ou pour d'autres motifs établis dans la *Loi sur l'aéronautique*.

Le présent certificat d'exploitation privée ne peut être transféré et doit rester en vigueur jusqu'à sa suspension ou son annulation.

Approved/Approuvée: . . .

For Minister of Transport - Pour le ministre des Transports

26-0390 (10-96)

Canada

DEPARTMENT OF TRANSPORT

**PRIVATE OPERATOR
CERTIFICATE
GENERAL CONDITIONS**



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

**CERTIFICAT
D'EXPLOITATION PRIVEE
CONDITIONS GÉNÉRALES**

Name:
Nom:

Certificate No.
N° du Certificat

P-

GENERAL CONDITIONS

A private operator certificate is issued subject to the following conditions, and shall remain valid, subject to subsection 6.71(1) of the *Aeronautics Act*, as long as these conditions are complied with:

- (a) the private operator shall conduct flight operations in accordance with its operations manual;
- (b) the private operator shall conduct training in accordance with its training program;
- (c) the private operator shall maintain aircraft that are properly equipped for and crew members who are qualified for the type of operation;
- (d) the private operator shall maintain its aircraft in accordance with the requirements of Division VI and Subpart 5.
- (e) the private operator shall conduct a safe operation.

CONDITIONS GÉNÉRALES

Un certificat d'exploitation privé est délivré sous réserve des conditions suivantes et demeure valide, sous réserve du paragraphe 6.71(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, tant et aussi longtemps que les conditions suivantes sont respectées:

- a) l'exploitant privé effectue les opérations aériennes conformément à son manuel d'exploitation;
- b) l'exploitant privé dispense la formation conformément à son programme de formation;
- c) l'exploitant privé dispose d'aéronefs qui sont munis d'équipement approprié au type d'exploitation et a à son service des membres d'équipage qui sont qualifiés pour ce type d'exploitation;
- d) l'exploitant privé effectue la maintenance de ses aéronefs conformément aux exigences de la section VI et de la sous-partie 5;
- e) l'exploitant privé mène son exploitation d'une manière sécuritaire.

Approved/Approuvée: . . .

26-0390 (10-96)

Canada

DEPARTMENT OF TRANSPORT



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

**SPECIFIC
CONDITIONS**

**DISPOSITIONS PARTICULIÈRES
D'EXPLOITATION**

PART I

PARTIE I

Name:

Nom:

Certificate No.
N° du Certificat

P-

The private operator is authorized, in this part, to operate the following types of aircraft provided they are operated in accordance to subpart 604 of the *Canadian Aviation Regulations*.

L'exploitant privée est autorisé, dans la présente partie, à utiliser les types d'aéronefs suivants pourvu qu'ils soient utilisés conformément à la sous-partie 604 du *Règlement de l'aviation canadien*.

Ref.#	Type	Type Design.	Registration Immatriculation	Issued Délivrées	IFR IFR
-------	------	-----------------	---------------------------------	---------------------	------------



Part/Partie I
Approved/Approuvée:

For Minister of Transport - Pour le ministre des Transports

26-0390 (10-96)

Canada

13.14 [26-0583](#): Avis d'annulation - CEP

 <p style="display: inline-block; margin-left: 10px;">Transport Canada</p> <p style="display: inline-block; margin-left: 20px;">Transports Canada</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 100px; margin-left: 20px;"> <p>To À</p> </div>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="padding: 2px;">Date</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">File No. - N° du dossier</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Certificate No. - N° du certificat</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Certificate Date * - Date du certificat *</td></tr> <tr><td style="padding: 2px;">Transport Canada - Transports Canada</td></tr> <tr><td style="padding: 2px; text-align: right;">(address - adresse)</td></tr> </table>	Date	File No. - N° du dossier	Certificate No. - N° du certificat	Certificate Date * - Date du certificat *	Transport Canada - Transports Canada	(address - adresse)
Date							
File No. - N° du dossier							
Certificate No. - N° du certificat							
Certificate Date * - Date du certificat *							
Transport Canada - Transports Canada							
(address - adresse)							
<p style="text-align: center;">NOTICE OF CANCELLATION PRIVATE OPERATOR CERTIFICATE</p> <p>Pursuant to paragraph 7.1(1) (b) <input type="checkbox"/> (c) <input type="checkbox"/> of the <i>Aeronautics Act</i>, the Minister of Transport has decided to cancel your Private Operator Certificate indicated above for the following reasons:</p> <p>This cancellation comes into effect immediately <input type="checkbox"/> or on the _____ of _____, at 23:59 hours local time.</p> <p>If you wish a review by the Civil Aviation Tribunal of the Minister's decision, you must file a request in writing with the Tribunal on or before the date that is indicated below. Requests for review may be filed with the Registrar, Civil Aviation Tribunal, 333 Laurier Ave. West, Room 1201, Ottawa, Ontario, K1A 0N5. The telephone number is (613) 990-6906. The Tribunal has prepared a <i>Guide for Applicants</i> which you may obtain from the Registrar.</p> <p>Your request for review must be received by the Tribunal no later than 23:59 hours on _____.</p> <p>A request for review by the Civil Aviation Tribunal does not prevent the suspension from coming into effect.</p> <p>On the effective date of this Notice of Cancellation, you must return your Private Operator Certificate by bringing or mailing it to the Transport Canada, Civil Aviation regional office indicated above. Failure to return a cancelled Canadian aviation document is a contravention to section 103.03 of the <i>Canadian Aviation Regulations</i>.</p> <p>The particulars herein are also available in the other official language from the Transport Canada, Regional Office indicated above.</p>	<p style="text-align: center;">AVIS D'ANNULATION CERTIFICAT D'EXPLOITATION PRIVÉE</p> <p>En vertu du paragraphe 7.1(1) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>, le ministre des Transports a décidé d'annuler votre certificat d'exploitation privée susmentionné pour les raisons suivantes :</p> <p>La présente annulation entre en vigueur immédiatement <input type="checkbox"/> ou le _____, 23 h 59, heure locale.</p> <p>Si vous souhaitez faire réviser la décision du ministre par le Tribunal de l'aviation civile, vous devez déposer une requête écrite auprès du Tribunal au plus tard à la date indiquée ci-dessous. Les requêtes peuvent être déposées auprès du greffier du Tribunal de l'aviation civile, 333, av. Laurier Ouest, bureau 1201, Ottawa, Ontario K1A 0N5. Le numéro de téléphone est (613) 990-6906. Le Tribunal a préparé un livret intitulé <i>Guide des requérants</i> que vous pouvez obtenir auprès du greffier.</p> <p>Votre requête de révision doit parvenir au Tribunal au plus tard à 23 h 59.</p> <p>Le dépôt d'une requête en révision auprès du Tribunal de l'aviation civile n'empêche pas la suspension de prendre effet.</p> <p>Vous devez remettre, au plus tard à la date de prise d'effet de cet avis d'annulation, votre certificat d'exploitation privée, en personne ou par la poste, au bureau régional de Transports Canada, Aviation civile à l'adresse indiquée ci-dessus. Le fait de ne pas retourner un document d'aviation canadien annulé au ministre constitue une contravention à l'article 103.03 du <i>Règlement de l'aviation canadien</i>.</p> <p>Les faits mentionnés aux présentes sont également disponibles dans l'autre langue officielle auprès du bureau régional de Transports Canada à l'adresse indiquée ci-dessus.</p>						
<p>For the Minister of Transport - Pour le ministre des Transports</p>							
<p><small>* The date of the latest approved amendment of the certificate.</small></p> <p>26-0583 (0010-03)</p>	<p><small>* La date de la dernière modification approuvée du certificat.</small></p> 						

13.17 Liste de vérifications d'agrément d'exploitant privé

Délivrance initiale – Modification (selon le cas)

NOM DE L'EXPLOITANT PRIVÉ _____						
MESURES à PRENDRE			DOSSIERS	5258-	5260-	
ADRESSE: _____ _____			CONSULTANT: _____ _____			
PERSONNE-RESSOURCE DE LA COMPAGNIE			N° DE TÉLÉPHONE DU CONSULTANT: N° DE TÉLÉCOPIEUR:			
N° DE TÉLÉPHONE DE LA COMPAGNIE			INSPECTEUR RÉGIONAL DES EXPLOITANTS PRIVÉS:			
N° DE TÉLÉCOPIEUR DE LA COMPAGNIE			INSPECTEUR RÉGIONAL DE LA NAVIGABILITÉ:			
POUR CONNAÎTRE LES DÉTAILS DES EXIGENCES, CONSULTER LES SOUS-PARTIES 604 ET 624 DU RAC						
SI REQUIS	DESCRIPTION	RÉFÉRENCE	DATE D'ENVOI	DATE Reçu	DATE TERMINÉE	INITIALES
	Demande de certificat d'exploitation Privée [Formulaire 26-0534]	624.05				
	Qualification de l'exploitant	Art. 6.71 de la Loi sur l'aéronautique				
	Frais de CE \$ _____ N° du reçu _____	article 104.01, article 3, Annexe VII				
	Lettre d'autorisation du consultant ou de l'agent	exigences administratives				
	Preuve d'assurance responsabilité	606.02 (4) & (8)				
	gestionnaire des opérations - énoncé des qualités	624.05(1)(d)				
	curriculum vitae du chef-pilote - énoncé des qualités	624.05(1)(d)				
	Manuel d'exploitation et/ou modification	604.81 624.80 624.05(1)(f)				
	Coordination avec l'inspecteur de Transport de marchandises dangereuses					
	Liste de spécifications d'exploitation requises _____ _____ _____	604.06(h) 624.06				
	Manuel d'utilisation de l'aéronef (s'il y a lieu)	604.83				
	Procédures d'utilisation normalisées	604.84				
	Givrage au sol - Programme d'inspection d'aéronef	604.73(3)(a)(ii)(C) 624.73 (17) 622.11				
	Cartes de mesures de sécurité	624.05(1)(g)				
	Manuel d'agents de bord	Manuel d'exploitation				
	Liste d'équipement minimal (MEL) (s'il y a lieu)	605.07 625.07				

	Nomination - voir de contrôle de la compétence - Lettre d'approbation du PVTA					
	Diagrammes d'urgence d'avion (s'il y a lieu)	624.05(1)(j)				
	Inspection des aéronefs (s'il y a lieu)	Exigences administratives				
	Inspection de la base					

Formation

	Programmes de formations -Généralités	604.73 624.73				
	Programme de formation derégulateur de vol - du préposé au suivi des vols	604.73(3) 624.73(19)				
	Programme de formation des agents de bord (s'il y a lieu)	604.73(3)(b) 624.73(20)				

Navigabilité

	Installations de la maintenance	624.51(2)				
	Curriculum vitae - Gestionnaire de la maintenance - personne responsable de la maintenance	624.05(1)(d)				
	Demande d'agrément d'organisme de maintenance - Formulaire 24-0070)	s573.01				
	Système de contrôle de la maintenance (MCS) - Approbation du programme d'inspection (API)	604.49 605.84(2)				
	Inspection de base (voir la liste de vérification MVR)	Exigences administratives				
	Inspection de l'aéronef (s'il y a lieu)	exigences administratives				
	Accord de maintenance	604.56				

Divers

	Système de régulation des vols	624.73(19) 724.103(26)				
	Planification de CCP (selon le cas)					

A l'Agrément - Veuillez délivrer le CEP _____
Signature de l'inspecteur

CHAPITRE

14

*Opérations ALÉNA
aux États-Unis de l'Amérique ou
au Mexique*

Table des matières

Opérations ALÉNA aux États-Unis de l'Amérique ou au Mexique

14.1	GÉNÉRALITÉS	1
14.2	OPÉRATIONS ALÉNA AUX ÉTATS – UNIS DE L'AMÉRIQUE (É.U.A) OU AU MEXIQUE.....	1
14.3	AUTORISATION POUR LES OPÉRATIONS ALÉNA.....	1
14.4	BUREAUX DE RENSEIGNEMENTS	2
14.5	LISTE DE VÉRIFICATION NATIONALE POUR LES INSPECTEURS	3
14.6	LISTE DE VÉRIFICATION POUR LES INSPECTEURS - OPÉRATIONS AUX É.U.A.....	5
14.7	LISTE DE VÉRIFICATION POUR LES INSPECTEURS - OPÉRATIONS AU MEXIQUE	6
14.8	SPÉCIFICATION D'EXPLOITATION ALÉNA.....	7
14.9	REDEVANCES RÉGLEMENTAIRES	7
14.10	SUSPENSION OU ANNULATION DES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION	7
14.11	EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER PRÉSENTANT UNE DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE	7
14.12	DEMANDES GÉNÉRALES - ALÉNA	8
14.13	CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE - OPÉRATIONS SAS.....	8
14.14	DÉLIVRANCE D'UN CEA POUR LES SERVICES ALÉNA	9
14.15	MODIFICATION D'UN CEA POUR LES SERVICES ALÉNA	10

Chapitre 14

14.1 GÉNÉRALITÉS

Un exploitant aérien canadien peut effectuer des opérations de travail aérien (Services aériens spécialisés (SAS) aux États-Unis d'Amérique (É.U.A.) ou au Mexique conformément au Chapitre Douze, Annexe 1 - Canada, de l'accord de libre-échange nord-américain. Le Calendrier de mise en oeuvre d'opérations SAS est décrit à la page 8 du présent chapitre.

14.2 OPÉRATIONS ALÉNA AUX ÉTATS – UNIS DE L'AMÉRIQUE (É.U.A) OU AU MEXIQUE

1. Un exploitant aérien canadien qui propose exploiter du travail aérien (SAS) aux É.U.A. ou au Mexique, doit obtenir de l'autorité de l'Aviation Civile (AAC), une autorisation ALÉNA.
2. Un exploitant aérien qui effectue des opérations de travail aérien au Canada sans être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne (CEA) canadien et qui propose effectuer du travail aérien conformément à l'ALÉNA aux É.U.A. ou au Mexique, doit obtenir un CEA et la spécification d'exploitation se rapportant aux "Opérations de services aériens spécialisés - (Travail aérien) - ALÉNA. La sous-partie 700 du RAC sera modifiée en conséquence.
3. Afin de prouver qu'un exploitant aérien est apte à effectuer des opérations de travail aérien, il doit fournir la preuve qu'il est autorisé par l'entremise d'un "Certificat d'autorisation" qui consiste au Canada en un CEA et qui comprend une spécification d'exploitation d'Opérations ALÉNA (n° 056).

14.3 AUTORISATION POUR LES OPÉRATIONS ALÉNA

1. Un exploitant aérien doit être autorisé par son CEA à effectuer des opérations de travail aérien, à opérer entre des points à l'étranger et à avoir une spécification d'exploitation d'Opérations ALÉNA.
2. Le bureau régional de Transports Canada, Aviation Civile (TCAC) sera responsable du processus d'agrément d'un exploitant aérien canadien pour opérer dans un pays étranger sous l'ALÉNA.

3. Lorsque les opérations seront effectuées aux É.U.A. ou au Mexique il doit présenter sa demande au bureau de renseignements de l'Aviation Civile mentionné à l'article 14.4, avec une copie de son CEA et la spécification d'exploitation ALÉNA.

14.4 BUREAUX DE RENSEIGNEMENTS

La présente liste est une liste de bureaux de renseignements se rapportant aux trois partenaires ALÉNA.

BUREAUX DE RENSEIGNEMENTS

PAYS	BUREAU DE RENSEIGNEMENTS AAC	NO. TÉLÉPH./ TÉLÉCOPIEUR
Canada	Chef, Normes d'agrément Aviation commerciale et d'affaires Place de Ville 330, rue Sparks Tour "C", 4 ^{ème} étage Ottawa, Ontario K1A 0N8	(613) 990-1098 (613) 954-1602(FAX)
Mexique	Dirección Técnica Dirección General de Aeronautica Civil Providencia 807-4 Piso COL. DEL VALLE C.P. 03100, Mexico, D.F.	(525) 687-76-80 (525) 523-67-40(FAX)
(É.U.A.)	General Aviation & Commercial Division AFS-800800 Independence Avenue, SW Washington, DC 20591	Don Jones (FAA) (202) 267-3411 (202) 267-5094(FAX)
United States Drug and Alcohol Program Office	Implementation & Special Projects Branch, AAM-810 800 Independence Avenue, SW Washington, DC 20591	(202) 267-8976

14.5 LISTE DE VÉRIFICATION NATIONALE POUR LES INSPECTEURS

La présente liste est une liste de vérification à être utilisée par un inspecteur de l'Aviation Civile pour s'assurer que l'exploitant aérien canadien rencontre les exigences d'agrément concernant l'accord de libre-échange nord américain ALÉNA.

LISTE DE VÉRIFICATION NATIONALE POUR LES INSPECTEURS	JUI	JON
L'exploitant possède l'équipement et les compétences nécessaires pour exploiter tous les SAS pour lesquels il a déposé une demande.		
Les aéronefs autorisés doivent avoir un certificat de type civil original délivré par la FAA ou TCAC.		
Les anciens aéronefs militaires ne sont pas autorisés si le certificat de type ne tient compte que de l'expérience militaire.		
Les aéronefs de catégorie primaire ne doivent pas être utilisés pour la formation au pilotage.		
Les certificats de navigabilité de catégorie normale seront normalement exigés sauf pour un travail aérien spécialisé, au besoin.		
Les aéronefs certifiés à l'étranger (troisième pays) ne seront autorisés que si la FAA et TCAC ont délivré un certificat de type civil original pour ces aéronefs.		
Un aéronef utilisé à des fins agricoles et ayant une masse 1,25 fois supérieure à la masse maximale au décollage (MTOW) certifiée peut être exploité si une autorisation a été accordée. Il n'est pas permis de dépasser cette limite pour l'exploitation de SAS dans le cadre de l'ALÉNA.		
La maintenance sera effectuée conformément aux exigences des autorités nationales de l'aviation civile. Le type de maintenance à effectuer sera déterminé selon le type d'aéronef.		
Un certificat de navigabilité et un certificat d'immatriculation valides sont requis. L'exploitant doit fournir une preuve de la validité des documents.		

LISTE DE VÉRIFICATION NATIONALE POUR LES INSPECTEURS	OUI	NON
Une assurance est requise, et la preuve d'assurance doit être transportée à bord de l'aéronef.		
Les instructeurs autorisés doivent posséder une qualification d'instructeur de vol valide..		
Les pilotes et les aéronefs autorisés doivent être inscrits dans le document d'autorisation nationale..		
Toutes les autorisations d'exploiter des SAS dans le cadre de l'ALÉNA sont valides pour un an.		
En vertu de l'annexe 2 de la Convention de l'OACI, les exploitants doivent observer les règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs de chaque pays signataire de l'ALÉNA. L'exploitant aérien a été avisé qu'il existe des différences importantes entre les règles de vol à vue de chacun de ces pays.		

**14.6 LISTE DE VÉRIFICATION POUR LES INSPECTEURS - OPÉRATIONS AUX
É.U.A.**

La présente liste est une liste de vérification à être utilisée par un inspecteur de l'Aviation Civile pour s'assurer que l'exploitant aérien canadien rencontre les exigences d'agrément concernant l'accord de libre-échange nord américain aux É.U.A.

POUR LES OPÉRATIONS AUX:	LISTE DE VÉRIFICATION POUR LES INSPECTEURS DES AUTORITÉS NATIONALES DE L'AVIATION CIVILE - EXIGENCES SPÉCIALES	OUI	NON
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.		
	La maintenance et la réparation des parachutes de secours doivent être certifiées par une personne autorisée par la FAA.		
	Le document DOT Order 97-7-3 doit être transporté à bord de l'aéronef exploitants d'un service aérien spécialisé au Canada et au Mexique.		

14.7 LISTE DE VÉRIFICATION POUR LES INSPECTEURS - OPÉRATIONS AU MEXIQUE

POUR LES OPÉRATIONS AU:	LISTE DE VÉRIFICATION POUR LES INSPECTEURS DES AUTORITÉS NATIONALES DE L'AVIATION CIVILE - EXIGENCES SPÉCIALES	OUI	NON
MEXIQUE	Les exploitants doivent fournir à la Dirección General de Aeronautica Civil (DGAC) le nom des ateliers de réparation dûment qualifiés où la maintenance sera effectuée.		
	La publication d'information aéronautique (AIP) doit être utilisée pour toutes les opérations et doit être transportée à bord de l'aéronef.		
	La licence ne sera délivrée que si la preuve d'assurance est fournie avec la demande. La preuve d'assurance doit être transportée à bord de l'aéronef.		
	Les opérations doivent être menées sur des pistes ou des sites approuvés, sauf indication contraire.		
	Dans les autres installations de ravitaillement 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 services aériens spécialisés (SAS).		
	Les exploitants doivent se conformer aux exigences applicables pour les opérations prévues.		
	Tous les vols de nuit régis par les règles de vol à vue nécessitent une autorisation spéciale.		
	Les écoles de formation au pilotage doivent obtenir un certificat de formation ou une lettre d'autorisation du secrétariat de formation pour enseigner la formation au sol.		

POUR LES OPÉRATIONS AU:	LISTE DE VÉRIFICATION POUR LES INSPECTEURS DES AUTORITÉS NATIONALES DE L'AVIATION CIVILE - EXIGENCES SPÉCIALES	OUI	NON
	En plus d'avoir l'autorisation de la DGAC, les exploitants des SAS (photographie aérienne, levés topographiques aériens et cartographie aérienne) doivent obtenir la permission du ministère de la défense nationale et du National Institute of Statistics, Geographic, and Informatic (INEGI).		

14.8 SPÉCIFICATION D'EXPLOITATION ALÉNA

1. En vertu du paragraphe 14.3(1) du présent manuel, la Spécification d'exploitation ALÉNA (No 056) sera délivrée à l'exploitant aérien canadien qui comprendra les types d'aéronefs, les noms des pilotes et la période de validité de la spécification d'exploitation. Veuillez vous référer au Formulaire 26-0592 concernant la demande pour des opérations de services spécialisés (ALÉ) - Exploitant aérien canadien à la page 11.
2. On doit utiliser un "Système de rappel" de dossiers pour demander à l'exploitant s'il désire renouveler la spécification d'exploitation.
3. Le processus de renouvellement doit être le même que le processus initial.

14.9 REDEVANCES RÉGLEMENTAIRES

Les redevances réglementaires seront celles précisées à la partie VII de l'annexe de l'article 104.01 du RAC.

14.10 SUSPENSION OU ANNULATION DES SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

La procédure à suivre pour suspendre ou annuler la spécification d'exploitation ALÉNA sera la même que celle décrite au Chapitre 7 du présent manuel.

14.11 EXPLOITANT AÉRIEN ÉTRANGER PRÉSENTANT UNE DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION AÉRIENNE

1. Un exploitant aérien étranger qui présente une demande d'un CEA ALÉNA pour effectuer des opérations spécialisées au Canada doit être référé à la division, Inspection à l'étranger (AARXH), Aviation commerciale et d'affaires de l'administration centrale.
2. Un exploitant aérien étranger qui présente une demande de certificat d'exploitation de formation en vol ALÉNA doit être référé à la division, Formation au pilotage (AARRE), Aviation générale de l'administration centrale.

14.12 DEMANDES GÉNÉRALES - ALÉNA

Le Chef, Normes d'agrément (AARXC) est la personne ressource concernant les demandes générales d'information ALÉNA.

14.13 CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE - OPÉRATIONS SAS

CATÉGORIE DE SERVICE	MEXIQUE	CANADA ET ÉTATS-UNIS
Cartographie aérienne	1er janvier 2000	1er janvier 1994
Construction au moyen d'aéronefs	1er janvier 1997	1er janvier 1996
Excursion aérienne	1er janvier 1997	1er janvier 1997
Formation au pilotage	1er janvier 1994	1er janvier 1997
Gestion des incendies de forêts	1er janvier 1994	1er janvier 1994
Hélicoptère et charge externe	1er janvier 1994	1er janvier 1994
Inspection et surveillance aérienne	1er janvier 2000	1er janvier 1997
Levé topographique aérien	1er janvier 2000	1er janvier 1994
Lutte contre l'incendie	1er janvier 1994	1er janvier 1994
Photographie aérienne	1er janvier 2000	1er janvier 1994
Publicité aérienne	1er janvier 1997	1er janvier 1997
Pulvérisation aérienne	1er janvier 2000	1er janvier 2000
Remorquage de planeurs	1er janvier 1994	1er janvier 1994
Sauts en parachute	1er janvier 1994	1er janvier 1994

REMARQUE: La gestion de la faune fait partie de l'inspection et de la surveillance aériennes.

14.14 DÉLIVRANCE D'UN CEA POUR LES SERVICES ALÉNA


1. Nous nous reportons au paragraphe 14.2(2) du présent chapitre concernant l'exigence qu'un exploitant aérien doit obtenir un CEA afin d'effectuer des services de travail aérien en vertu de l'ALÉNA aux É.U.A. ou au Mexique, lorsque le RAC ne l'exige pas, les procédures suivantes s'appliquent:
 - a) utiliser le processus d'agrément pour la délivrance initiale d'un CEA pour l'exploitation de services de travail aérien et aviser le requérant de vous fournir une liste des noms et des licences des pilotes qui seront affectés pour l'exploitation sous le CEA ainsi qu'une liste de types et d'immatriculation des aéronefs qui seront utilisés lors des opérations ALÉNA;
 - b) fournir une liste des exigences nationales décrites à l'article 14.5 et 14.6 (É.U.A.) OU 14.7 (Mexique), selon le cas, pour les opérations dans les pays ALÉNA respectifs;
 - c) aviser l'exploitant aérien qu'avant de débiter des opérations dans le pays ALÉNA, il ou elle doit faire parvenir à Don Jones de la FAA à Washington, D.C., ou à la CAA du Mexique, selon le cas, une demande pour obtenir un Certificat d'autorisation pour exploiter dans leur pays et fournir à la CAA étrangère une copie du CEA canadien ainsi que la spécification d'exploitation ALÉNA qui est valide pour une année seulement;
 - d) aviser l'exploitant que le CEA doit autoriser les Services de travail aérien et "entre points à l'étranger" à la Partie I du CEA;
 - e) mentionner à l'exploitant aérien d'aviser la CAA étrangère lors d'un changement de région d'exploitation pour laquelle l'autorisation a été délivrée ou de retour au Canada lorsque les exploitations sont terminées;
 - f) mentionner à l'exploitant aérien d'aviser le bureau régional intéressé de son retour au Canada. Si l'exploitant aérien a l'intention d'effectuer un autre contrat ALÉNA il doit s'assurer que la période de validité de la spécification d'exploitation sera valide pour effectuer le nouveau contrat, sinon, il doit se souvenir de présenter, à temps, une demande de modification de la date de validité afin de prévenir l'expiration de la spécification d'exploitation ALÉNA.

REMARQUE: Aucun recouvrement de coûts n'est nécessaire, l'État étranger effectuera la surveillance de l'exploitant aérien canadien.

14.15 MODIFICATION D'UN CEA POUR LES SERVICES ALÉNA

1. Voici les scénarios exigeant la modification d'un CEA afin d'effectuer des opérations ALÉNA:
 - a) un CEA Intérieur sans autorisation de services de travail aérien et aucun "Point à l'étranger".
 - b) un CEA Intérieur, avec Service international régulier ou à la demande, ainsi que des autorisations de services de travail aérien et "Points à l'étranger".
2. Selon le scénario 1 a) ci-dessus,
 - a) demander à l'exploitant de compléter le Formulaire 26-0440 et de soumettre une liste des noms des pilotes et leur numéros de licence et appliquer les articles b) à f) de l'article 14.14;
 - b) modifier le CEA pour autoriser les services de travail aérien et les "Points à l'étranger" à la Partie I du CEA. Ajouter à la spécification d'exploitation les types d'aéronefs, leurs marques d'immatriculation, les noms des pilotes et leurs numéros de licence, le pays et la date de validité de la Spécification d'exploitation No 056.
3. Selon le scénario 1 b) ci-dessus,
 - a) demander à l'exploitant de compléter le Formulaire 26-0440 et de soumettre une liste des noms des pilotes et leurs numéros de licence et appliquer les articles b) à f) de l'article 14.14;
 - b) délivrer à l'exploitant la Spécification d'exploitation No 056.

**Demande pour des opérations de services spécialisés (ALÉ) -
Exploitant aérien canadien 26-0592**

 Transport Canada / Transports Canada		File number - Numéro de dossier	
APPLICATION FOR (FTA) SPECIALTY AIR SERVICE OPERATIONS - CANADIAN AIR OPERATOR DEMANDE POUR DES OPÉRATIONS DE SERVICES SPÉCIALISÉS (ALÉ) - EXPLOITANT AÉRIEN CANADIEN			
PART I - TO BE COMPLETED BY APPLICANT - PARTIE I - À ÊTRE REMPLIE PAR LE REQUÉRANT			
Name, address & postal code of applicant - Nom, adresse et code postal du requérant		Principal place of business of applicant - Le bureau d'affaire principal du requérant	
Telephone number - Numéro de téléphone	Facsimile number - Numéro de télécopieur	Telex - Téléx	Incorporated - Constituée <input type="checkbox"/> Yes / <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Oui / <input type="checkbox"/> Non
I understand that - Je comprend que		Date (Y-A - M - D-J)	
I am a permanent resident or corporation of a country under a Free Trade Agreement (FTA): Je suis résident permanent ou une société par action d'un pays sous un accord de libre-échange (ALÉ):		<input type="checkbox"/> Yes / <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Oui / <input type="checkbox"/> Non	
Air operator certificate number - Numéro du certificat d'exploitation aérienne			
Into which country - Dans quel pays	Base(s) and identification - Base(s) et identification	Between points abroad - Entre points à l'étranger	
Request for a FTA Operations Specification - Demande de spécification d'exploitation ALÉ		Proposed period of contract (date) - Durée prévue du contrat (date)	
<input type="checkbox"/> Yes / <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Oui / <input type="checkbox"/> Non		From: / De: _____ To: / Au: _____	
Proposed types of specialty services - Types de services spécialisés proposés			
<input type="checkbox"/> Aerial advertising Publicité aérienne <input type="checkbox"/> Aerial photography Photographie aérienne <input type="checkbox"/> Fire fighting Lutte contre incendie <input type="checkbox"/> Helicopter Hélicoptère	<input type="checkbox"/> Aerial construction Construction à moyen d'aéronefs <input type="checkbox"/> Aerial sightseeing Excursion aérienne <input type="checkbox"/> Flight training Formation au pilotage <input type="checkbox"/> Parachute jumping Sauts en parachute	<input type="checkbox"/> Aerial inspection and surveillance Inspection et surveillance aérienne <input type="checkbox"/> Aerial spraying Pulvérisation aérienne <input type="checkbox"/> Forest fire management Gestion des incendies de forêt <input type="checkbox"/> External load Charge externe	<input type="checkbox"/> Aerial mapping Cartographie aérienne <input type="checkbox"/> Aerial surveying Lévé topographique aérienne <input type="checkbox"/> Glider tower Remorquage de planeurs <input type="checkbox"/> _____
Aircraft types - Types d'aéronefs		Registration (see page 2) - Immatriculation (voir page 2)	
Complete (full) names of pilots - Noms entiers (complets) des pilotes		Licences (see page 2) - Licences (voir page 2)	
MANAGERIAL PERSONNEL - PERSONNEL DE GESTION			
Name - Nom			
All the statements contained herein are true and complete to the best of my knowledge - À ma connaissance, tous les renseignements fournis dans la présente sont vrais et complets			
Date (Y-A - M - D-J)	Signature of person duly authorized to execute this application on behalf of the air operator Signature de la personne dûment autorisée à exécuter cette demande au nom de l'exploitant aérien		Title - Titre
PART II - TO BE COMPLETED BY DOT OFFICE - PARTIE II - À ÊTRE REMPLIE PAR LE BUREAU DU M.D.T.			
Commercial and Business Aviation Aviation commerciale et d'affaires	Aircraft Maintenance and Manufacturing Maintenance et construction des aéronefs	Date	

26-0592 (0205-02)

CHAPITRE

15

*Procédures
d'approbation pour les opérations
d'un service aérien régulier pour
le transport de passagers en
utilisant un aéroport non
certifié*

Table des matières

Procédures d'approbation pour les opérations d'un service aérien régulier pour le transport de passagers en utilisant un aérodrome non certifié

15.1	OBJET	1
15.2	CONTEXTE	1
15.3	PROCÉDURES	2
15.4	PROCÉDURES GÉNÉRALES (I).....	2
15.5	PROCÉDURES D'INSPECTION DE L' AÉRODROME (II).....	3
15.6	AUTORISATION D' AÉRODROME POUR EXPLOITATION EN VERTU DE LA PARTIE VII – Manuel de demande et d'exploitation d'aérodrome	7

Chapitre 15

15.1 OBJET

L'objet est de fournir une politique décrivant les procédures que doivent suivre les inspecteurs de la Sécurité des aéroports et de l'Aviation commerciale et d'affaires en réponse à une demande d'un exploitant aérien qui souhaite assurer un service aérien régulier de transport de passagers en utilisant un aéroport non certifié.

15.2 CONTEXTE

1. En vertu de la sous-partie 2 (Aéroports) de la partie III du *Règlement de l'Aviation canadien* (RAC), un exploitant aérien ne peut permettre qu'un service aérien régulier de transport de passagers utilise un aéroport non certifié à moins que le Ministre n'ait délivré une autorisation conformément à l'alinéa 302.01(2)b) du RAC. En vertu du paragraphe 302.01(3) du RAC, le Ministre délivre cette autorisation s'il est possible de préciser des conditions visant l'utilisation de l'aéroport qui permettront d'assurer un niveau de sécurité équivalent à celui établi par cette sous-partie; le Ministre doit préciser ces conditions dans l'autorisation.
2. En outre, les paragraphes 703.15(2), 704.14(2) et 705.19(2) du RAC et les paragraphes correspondants des *Normes de service aérien commercial*, stipulent que le Ministre doit établir les conditions en vertu desquelles l'exploitant aérien et l'exploitant de l'aéroport doivent assurer un niveau de sécurité pour l'utilisation de l'aéroport équivalent à celui établi par la sous-partie 2 de la partie III du RAC.
3. Comme il était nécessaire d'établir une coordination entre les directions des Normes opérationnelles des transporteurs aériens, des Normes d'agrément des exploitants aériens, des Politiques et des normes de la navigation aérienne, on a élaboré, le 3 octobre 1995, un protocole d'entente établissant les exigences et les procédures que doivent suivre les inspecteurs de transporteur aérien et les inspecteurs d'aéroport en réponse à une demande d'un exploitant aérien qui souhaite assurer un service aérien régulier de transport de passagers en utilisant un aéroport non certifié.

4. Suivant la signature du protocole d'entente, le processus n'a pas été suivi uniformément dans toutes les régions. De plus, le protocole n'offrait que peu d'indications ou d'orientation quant aux procédures à suivre afin d'assurer un niveau de sécurité équivalent.

15.3 PROCÉDURES

Les procédures suivantes visent à régler ce problème et à aider les inspecteurs de la Sécurité des aéroports (AARM) et de l'Aviation commerciale et d'affaires (ACA) à répondre aux demandes des exploitants aériens qui souhaitent assurer un service aérien régulier de transport de passagers en utilisant un aéroport qui ne peut répondre aux critères de certification ou qui n'est pas certifié pour des raisons pratiques. Les procédures se divisent en deux groupes: les "procédures générales" (I) et les "procédures d'inspection de l'aéroport"(II).

15.4 PROCÉDURES GÉNÉRALES (I)

Sur réception d'une demande d'un exploitant aérien visant à assurer un service aérien régulier de transport de passagers en utilisant un aéroport en particulier, les procédures suivantes s'appliquent:

1. l'Aviation commerciale et d'affaires reçoit un formulaire 26-0045 qui constitue la demande d'un exploitant aérien d'utiliser un aéroport pour assurer un service aérien régulier de transport de passagers;
2. l'Aviation commerciale et d'affaires envoie le formulaire 26-0045 à la sécurité des aéroports;
3. la Sécurité des aéroports vérifie si l'aéroport est certifié ou non;
4. si l'aéroport est "certifié", le formulaire 26-0045 signé est retourné à l'Aviation commerciale et d'affaires, et aucune autre mesure n'est exigée de la Sécurité des aéroports;
5. si l'aéroport est "non certifié", alors la Sécurité des aéroports poste un formulaire de demande d'autorisation d'aéroport (voir à la page 15-6) à l'exploitant de l'aéroport, lui demandant de le remplir et de le retourner à la Sécurité des aéroports;

6. après que l'exploitant de l'aérodrome a rempli et retourné la demande d'autorisation d'aérodrome à la Sécurité des aérodromes, une inspection est effectuée conjointement par l'Aviation commerciale et d'affaires et la Sécurité des aérodromes dans le but de délivrer l'autorisation d'aérodrome et l'autorisation d'exploitation aérienne connexe;
7. les procédures d'inspection de l'aérodrome sont énumérées à l'article 15.5.

15.5 PROCÉDURES D'INSPECTION DE L'AÉRODROME (II)

Les inspecteurs de l'Aviation commerciale et d'affaires (ACA) et de la Sécurité des aérodromes doivent suivre les procédures suivantes lorsqu'ils effectuent une inspection de l'aérodrome:

1. pour être en mesure de répondre efficacement à ce type de demande, il est souhaitable que l'inspecteur de l'ACA impliqué ait une qualification de type ou, si une qualification de type n'est pas requise, qu'il soit bien au fait de l'utilisation et des systèmes de l'aéronef devant être utilisé pour assurer le service régulier;

REMARQUE: *Il est important de noter que l'inspecteur de l'ACA et l'inspecteur de la Sécurité des aérodromes doivent faire appel à leur propre expérience et connaissances pratiques et, si nécessaire, ils peuvent consulter un spécialiste (interne ou externe) afin d'établir un niveau de sécurité équivalent pour le type d'exploitation demandé.*

2. de concert avec l'exploitant aérien, les inspecteurs de l'ACA et de la Sécurité des aérodromes doivent examiner la demande et élaborer un plan d'inspection. Ce plan doit comprendre les dates prévues pour l'inspection sur place, l'évaluation opérationnelle et l'analyse technique (aérodrome). De plus, une étude doit être menée sur les accidents et les incidents aéronautiques impliquant le type d'aéronef devant être utilisé pour ce type d'exploitation. Cet exercice vise à déterminer si un des accidents ou incidents décelés a été causé par des défauts ou des lacunes dans les systèmes de bord, les procédures d'utilisation, la formation, et aussi si cet événement s'est produit dans le cadre d'une utilisation semblable à celle qui est évaluée;
3. une inspection sur place doit être effectuée, et l'aérodrome doit être évalué conformément aux *Normes relatives aux aéroports* applicables afin de déterminer s'il peut être certifié. Cette évaluation doit être dirigée par l'inspecteur de la Sécurité des aérodromes;

4. si l'on détermine qu'il n'est pas possible ou pratique de certifier l'aérodrome, alors les deux inspecteurs doivent déterminer un niveau de sécurité équivalent comme suit:
- a) observer et effectuer une évaluation "sur le terrain" de l'utilisation des aéronefs de l'exploitant, notamment l'approche, l'atterrissage, les manoeuvres au sol, le décollage et la montée (trajectoire de départ) pour l'aérodrome en question;
 - b) si cela est jugé nécessaire, effectuer (inspecteur de l'ACA) une évaluation en vol à bord de l'aéronef de l'exploitant des procédures d'exploitation courantes de la compagnie, à partir ou à destination de l'aérodrome en question;
 - c) effectuer (inspecteur de l'ACA) une évaluation opérationnelle du caractère adéquat de chaque piste, voie de circulation et aire de trafic par rapport aux éléments suivants:
 - (i) dimensions de l'aéronef (ailes, fuselage et distance entre les roues);
 - (ii) masse de l'aéronef;
 - (iii) performance de l'aéronef (conformément au manuel de vol de l'aéronef, si cela s'applique);
 - (iv) équipements et systèmes de bord disponibles (direction roues avant, équipement pour utilisation sur piste non revêtue, types de pneus utilisés, capacités de poussée inverse);
 - (v) caractéristiques d'aéronef au décollage et à l'atterrissage courts (ADAC);
 - (vi) autres facteurs comme: vent, température, pression atmosphérique, densité de l'air et précipitations (c.-à-d. neige et pluie);
 - (vii) procédures d'utilisation mises en place par l'exploitant aérien;
 - (viii) qualifications et formation des pilotes;
 - d) effectuer (inspecteur de la Sécurité des aérodromes) une analyse technique conformément aux *Normes relatives aux aéroports* applicables et prendre note de toutes les améliorations que doit apporter l'exploitant de l'aérodrome; ces améliorations doivent être déterminées en tenant compte de tous les facteurs cernés pendant la phase d'évaluation opérationnelle;

- e) approuver (inspecteur de l'ACA) les procédures d'utilisation de l'exploitant aérien et toutes autres exigences de formation additionnelles, telles que déterminées par l'évaluation opérationnelle et l'analyse technique; si l'exploitation se fait à partir ou à destination de surfaces non préparées, s'assurer que les procédures et la formation sont conformes aux normes prévues à l'article 724.44 des NSAC;
5. les procédures d'utilisation normalisées (SOP) de l'exploitant aérien, le manuel d'exploitation de la Compagnie (COM) et le programme de formation, selon le cas, doivent être modifiés afin d'inclure toutes les procédures établies pour ce type d'exploitation;
 6. l'évaluation de la compétence des pilotes doit se faire au moment du contrôle de la compétence du pilote (CCP) annuel;
 7. un représentant de la compagnie doit être présent à l'aérodrome pour tous les départs et arrivées des vols de l'exploitant et il doit:
 - a) communiquer aux pilotes, au moyen d'un système de communication radio bilatérale et du téléphone, l'état des pistes et tous autres renseignements nécessaires afin d'assurer une exploitation sécuritaire;
 - b) s'assurer que la piste est entretenue et qu'elle est dégagée de tout obstacle;
 - c) restreindre l'accès des personnes non autorisées à l'aérodrome;
 - d) tenir un registre de l'état des pistes aux départs et aux arrivées des aéronefs de la compagnie;
 8. l'exploitant de l'aérodrome doit effectuer toutes les modifications requises afin de maintenir le niveau de sécurité équivalent déterminé par l'analyse technique;
 9. des inspections doivent être effectuées afin de vérifier et de s'assurer que l'exploitant aérien et l'exploitant de l'aérodrome se conforment aux conditions énumérées ci-dessus;
 10. lorsque toutes les conditions sont satisfaites, les autorisations suivantes sont délivrées:
 - a) la division des Normes relatives aux aérodromes délivrent à l'exploitant de l'aérodrome une *Autorisation d'aérodrome* (voir pièce jointe à la page 16) précisant les conditions de l'autorisation;
 - b) l'Aviation commerciale et d'affaires délivre une modification au certificat d'exploitation aérienne de l'exploitant aérien, avec le nom de l'aérodrome et le type et l'immatriculation (si cela est jugé nécessaire) des aéronefs autorisés pour cet aérodrome;

11. une fois que l'exploitant a débuté ses services à partir ou à destination de l'aérodrome, plusieurs inspections doivent être effectuées au cours de l'année afin de s'assurer que toutes les conditions sont respectées. Si l'aérodrome doit être utilisé toute l'année, les inspections doivent se faire pendant les mois d'été (sans neige) et d'hiver (avec neige).

15.6 AUTORISATION D'AÉRODROME POUR EXPLOITATION EN VERTU DE LA
PARTIE VII – Manuel de demande et d'exploitation d'aérodrome

**Autorisation
d'aérodrome
pour exploitation
en vertu de la partie VII**

**Manuel
de demande
et
d'exploitation
d'aérodrome**

Nom de l'aérodrome : _____

Nom de l'exploitant aérien : _____

Dispositions générales

1. Pour qu'il y ait approbation d'une autorisation d'aérodrome, il faut que l'exploitant de l'aérodrome respecte les modalités de la Sécurité des aérodromes prévues dans le présent document et que l'exploitant aérien se conforme aux exigences de la Partie III du certificat d'exploitation aérienne traitant des conditions particulières à cet aérodrome.
2. À la page 9 du présent document se trouvent les exigences minimales nécessaires pour autoriser des opérations aériennes à des aérodromes ne satisfaisant pas entièrement aux exigences de certification ainsi que les points pour lesquels la Sécurité des aérodromes permet d'être sous les normes du TP312. Tous les autres points doivent être conformes au TP312. *Il n'est nullement question que les exigences minimales figurant dans le tableau soient plus contraignantes que les normes d'aérodrome du TP312.*
3. L'exploitant d'aérodrome doit remplir une page distincte de caractéristiques physiques de l'aérodrome pour chaque piste (voir page 6).
4. L'autorisation d'aérodrome ne doit pas contrevenir aux exigences de certification de navigabilité des aéronefs.
5. L'autorisation d'aérodrome doit préciser le ou les types d'avion que l'exploitant aérien est autorisé à utiliser à l'aérodrome.
6. L'exploitant d'aérodrome est tenu d'avoir une autorisation d'aérodrome pour chaque exploitant aérien qui souhaite utiliser l'aérodrome.
7. En cas de demande d'autorisation d'aérodrome faite pour permettre l'ajout d'un nouvel exploitant aérien, la Sécurité des aérodromes doit faire une réévaluation de l'aérodrome. Il se peut que la certification de l'aérodrome et le respect total des normes du TP312 soient exigés avant que l'aérodrome puisse être utilisé par plus d'un exploitant aérien.
8. La présente autorisation est valide au maximum pendant un an à partir de sa date de délivrance.
9. Un examen de la Sécurité des aérodromes est nécessaire pour toute demande de délivrance ou de renouvellement d'une autorisation d'aérodrome.

REMARQUE: le TP312 sera remplacé par la Norme 322 (Norme d'aéroport portant sur les installations d'avions).

C CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES D'AÉRODROME- Exigences minimales			
Caractéristiques	Type d'utilisation (limites d'utilisation)	Catégorie et classe d'avions	
		Plus de 12 500 lb	12 500 lb et moins
Largueur de piste		Turboréact. Turboprop. Pistons	Multimoteur Monomoteur
Largueur de bande de piste (de chaque côté de l'axe)	À vue	Largueur hors-tout du train + 20 m	
Largueur de bande (si transition du TP 312 ne peut être respectée)	Approche de non-précision aux instruments	Largueur hors-tout du train + 15 m	
Longueur de bande	Pistes pour approche à vue seulement	Envergure	
Pentes d'approche		2 x envergure ou 45 m, selon la plus grande de ces valeurs (de part de l'autre de l'axe)	
Surfaces de transition		1,5 x envergure (de part et d'autre de l'axe)	
Surface extérieure		2 x envergure ou 45 m, selon la plus grande de ces valeurs (de part de l'autre de l'axe)	
Point d'attente de circulation, plates-formes d'attente et point d'attente de voie de circulation		Codes A&B : 50 m de part et d'autre de l'axe puis vertical Code C : 68 m de part et d'autre de l'axe puis vertical Codes D&E : 98 m de part et d'autre de l'axe puis vertical	
Largueur de voie de circulation		30 m avant le seuil et 30 m au-delà de l'extrémité opposée	
Distance entre axe de piste ou axe autre voie		60 m avant le seuil et 60 m au-delà de l'extrémité opposée	
Distance entre axe de circulation et obstacle		1. Toutes les pentes d'approche doivent respecter les normes du TP312; ou 2. dans le cas contraire, toutes les surfaces d'approche doivent être basées sur les performances, moteur critique en panne, prévues dans le Manuel de vol de l'aéronef, de façon à garantir une pente minimale de montée suffisante pour franchir tous les obstacles avec une marge d'au moins 10,7m (35 pieds). L'Aviation commerciale et d'affaires doit confirmer les pentes d'approche à partir du Manuel de vol et consigner les renseignements dans la présente demande. 1. Les surfaces de transition doivent respecter les normes du TP312; ou 2. dans le cas contraire, la largeur de bande doit être augmentée de la façon indiquée ci-dessus (voir Largeur de bande). Conformément aux normes du TP312.	
		Conformément aux longueurs de piste du TP 312 (Tableau 3-2)	
		1,66 x largeur hors-tout du train	
		1/2 envergure + 1/2 largeur de bande totale	
		1/2 largeur de voie de circulation + (1/2 envergure - 1/2 largeur hors-tout du train) + 1 m	

CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES D'AÉRODROME- Exigences minimales				
Caractéristiques	Type d'utilisation (limites d'utilisation)	Catégorie et classe d'avions		
		Plus de 12 500 lb	12 500 lb et moins	
		Turboréact	Turboprop.	Pistons
			Multimoteur	Monomoteur
Largueur de piste				
Largueur de bande de piste (de chaque côté de l'axe)	A vue Approche de non-précision aux instruments			
Largueur de bande (si transition du TP 312 ne peut être respectée)				
Longueur de bande				
Pentes d'approche				
Surfaces de transition				
Surface extérieure				
Point d'attente de circulation, plates-formes d'attente et point d'attente de voie de circulation				
Largueur de voie de circulation				
Distance entre axe de circulation et axe de piste ou axe autre voie				
Distance entre axe voie de circulation et obstacle				

L'exploitant d'aérodrome doit remplir ce formulaire afin de déterminer si l'aérodrome offre un niveau de sécurité équivalent à celui des exigences minimales figurant au tableau des caractéristiques physiques d'aérodrome.

Voici quelques conseils qui aideront l'exploitant d'aérodrome à remplir les rubriques des pages 7 à 10.

PARTIE I - ADMINISTRATION

La partie consacrée à l'administration doit contenir une description de la structure organisationnelle et des procédures d'exploitation qui donne les responsabilités attribuées, les ordres de remplacement fonctionnel ainsi que les pouvoirs délégués. On doit y trouver, le cas échéant :

1. un avant-propos de l'exploitant ou du gestionnaire d'aérodrome;
2. un tableau de la structure organisationnelle;
3. les procédures d'exploitation, à savoir :
 - le travail courant;
 - l'attribution des responsabilités;
 - la référence aux ententes entre unités;
 - les services disponibles côté piste; et
4. les plans de l'aérodrome.

PARTIE II - SPÉCIFICATIONS D'AÉROPORT

Dans cette section, on doit trouver les renseignements touchant les spécifications applicables à l'aérodrome, à savoir :

1. l'emplacement :
 - latitude;
 - longitude; et
 - ville la plus proche;
2. les caractéristiques physiques;
3. les surfaces de limitation d'obstacles;
4. les distances déclarées;
5. le balisage lumineux;
6. les balises et les marques; et
7. les panneaux de signalisation.

CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES

- a) Distances déclarées
- b) Balisage lumineux
- c) Balises et marques
- d) Panneaux de signalisation

Sécurité des aérodromes

27 février 1998

PARTIE III - SERVICES CÔTÉ PISTE

Dans cette section doivent figurer des renseignements sur les spécifications pertinentes aux services côté piste de l'aérodrome qui suivent :

1. Services d'intervention d'urgence, à savoir obligatoirement :
 - a) une description des mesures à prendre en cas d'urgence;
 - b) une description du matériel de secours disponible;
 - c) l'emplacement du matériel de secours; et
 - d) toutes les ententes avec des intervenants extérieurs quant à la prestation de services d'intervention d'urgence.
2. Services de télécommunications, à savoir :
 - a) une description de la façon dont les conditions d'aérodrome ou de piste sont mises à la disposition de l'exploitant; et
 - b) une description des télécommunications air-sol sur place.
3. Procédures d'accès et de surveillance relatives aux aires de mouvement, à savoir :
 - une description de la procédure de contrôle de l'accès aux aires de mouvement.
4. Plan de sécurité de l'aérodrome, à savoir :
 - une description de la façon dont l'exploitant va inspecter son aérodrome de manière à s'assurer que les installations répondent aux conditions de l'entente.
5. Gestion et sécurité de l'aire de trafic, à savoir :
 - si cela est jugé nécessaire, il faut décrire les procédures établies visant à assurer la sécurité et la bonne utilisation de l'aire de trafic.

L'exploitant d'aérodrome doit remplir les parties I à III.

Sécurité des aérodromes

27 février 1998

**PROCÉDURES D'ACCÈS ET DE SURVEILLANCE RELATIVES AUX AIRES DE
MOUVEMENT**

Description de la procédure de contrôle de l'accès aux aires de mouvement.

4. PLAN DE SÉCURITÉ DE L'AÉRODROME

Description de la façon dont l'exploitant va inspecter son aérodrome de manière à s'assurer que les installations répondent aux conditions de l'entente.

5. GESTION ET SÉCURITÉ DE L'AIRE DE TRAFIC

Si cela est jugé nécessaire, il faut décrire les procédures établies visant à assurer la sécurité et la bonne utilisation de l'aire de trafic.

Sécurité des aérodromes

27 février 1998

Modalités

Les modalités de délivrance de la présente autorisation d'aérodrome sont les suivantes :

1. L'exploitant de l'aérodrome s'engage à maintenir les caractéristiques physiques de l'aérodrome à un niveau égal ou supérieur à celui qui prévalait au moment de la délivrance de la présente autorisation.
2. (Toute autre modalité supplémentaire jugée nécessaire par la Sécurité des aérodromes)

Je certifie que les renseignements portant sur _____
sont exacts, et j'accepte les conditions nom de l'aérodrome

en vertu desquelles la présente autorisation d'aérodrome a été
approuvée.

Signature de l'exploitant de l'aérodrome

Date

Sécurité des aérodromes

27 février 1998

CIVIL AVIATION
AERODROME
AUTHORIZATION

AVIATION CIVILE
AUTORISATION
D'AÉRODROME

AUTHORIZATION NO. / N° DU AUTORISATION

NAME OF AERODROME / NOM DE L'AÉRODROME

NAME OF AERODROME OPERATOR /
NOM DU L'EXPLOITANT DE L'AÉRODROME

This aerodrome authorization is issued
by the Minister pursuant to Part III of
the *Canadian Aviation Regulations*
under authority of the *Aeronautics Act*.

Cette autorisation d'aérodrome est
délivré par le ministre en vertu de la
Partie III du *Règlement de l'aviation
canadien* sous l'autorité de la *Loi de
l'aéronautique*.

The Minister may suspend or cancel this
aerodrome authorization at any time
where the aerodrome operator fails to
comply with the conditions set forth in
this authorization, the Act, the Regulations
or for other grounds as set out in the Act.

Le ministre peut suspendre ou annuler
cette autorisation d'aérodrome en tout
temps si l'exploitant de l'aérodrome ne se
conforme pas aux dispositions établies
dans cette autorisation, dans la *Loi*, le
Règlement ou pour toutes autres raisons
tel que l'énonce la *Loi*.

This authorization is subject to
the conditions established by the Minister
and set out in the approved
Aerodrome Authorization Application.

Cette autorisation est sujet à toutes les
conditions fixées par le ministre et tel que
l'établit la demande d'autorisation
d'aérodrome approuvée.

This aerodrome authorization permits
the aerodrome operator to allow

Cette autorisation d'aérodrome permet à
l'exploitant de l'aérodrome d'autoriser

(name of air operator)
to conduct flights to / from this aerodrome
utilizing (type(s) of aeroplane)

(nom de l'exploitant aérien)
à effectuer des vols à destination et en
provenance de cette aérodrome en
utilisant (type d'avion)

This aerodrome authorization is not
transferable and shall remain in effect for
one year from date of issuance.

Cette autorisation d'aérodrome est non
transférable et reste en vigueur pour une
période d'un ans à partir de la date
d'émission.

MINISTER OF TRANSPORT - MINISTRE DES TRANSPORTS

AUTHORIZATION DATE OF ISSUE /
DATE DE DELIVRANCE DU AUTORISATION

Canada

CHAPITRE

16

*Règlement sur la
sécurité et la santé au travail
(aéronef) (A-SST)*

Table des matières

Règlement sur la sécurité et la santé au travail (aéronef) (A-SST)

16.1	PROGRAMME DE SÉCURITÉ ET DE SANTÉ AU TRAVAIL AVIATION..	1
16.2	CODE CANADIEN DU TRAVAIL - PARTIE II.....	3
16.3	RÈGLEMENT SUR LES COMITÉS DE SÉCURITÉ ET DE SANTÉ ET LES REPRÉSENTANTS.....	8
16.4	RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ ET AU TRAVAIL (AÉRONEF).....	9
16.5	FORMULAIRES.....	16
16.6	CIACA – A – SST.....	16
16.7	LISTES DES INSPECTEURS DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE - A- SST	16
16.8	CONTACTS.....	17

Index de lien internet

Code canadien du travail – Part II

http://info.loadad-otea.hrdc-drhc.gc.ca/lois_canadiennes/accueil.htm

Règlement concernant les comités de sécurités et de santé et les représentants à la sécurité et à la santé

http://info.load-otea.hrdc-drhc.gc.ca/lois_canadiennes/partie2/sstregs/r20201.htm

Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronef)

http://info.load-otea.hrdc-drhc.gc.ca/lois_canadiennes/partie2/sstregs/r20201.htm

Formulaires

<http://info/forms/fsearch.htm>

CIACA – Santé et sécurité au travail

<http://info/AviationCivile/commerce/ssts/circulaires.htm>

Listes des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile – Santé et sécurité au travail (aéronefs)

a) **Contacts régionaux**

<http://info/aviationcivile/commerce/sst/communiquer/régions.htm>

b) **Contacts à l'Administration centrale –**

<http://info/aviationcivile/commerce/sst/communiquer/AdministrationCentrale.htm>

c) **Adresse Web – Sécurité et santé au travail aviation**

<http://info/AviationCivile/commerce/sst/menu/htm>

Chapitre 16

16.1 PROGRAMME DE SÉCURITÉ ET DE SANTÉ AU TRAVAIL AVIATION

Contexte

Le Programme de SST --- Aviation de Transports Canada, qui vise l'industrie aéronautique, a été instauré en 1987. Transports Canada en assure la gestion et l'application par l'entremise d'un protocole d'entente conclu avec Développement des ressources humaines Canada (DRHC). Le programme a été délégué à Transports Canada, Aviation civile en raison des compétences techniques de ce dernier dans le domaine.

Fondement

Le fondement du programme se trouve à la Partie II du *Code canadien du travail*. Le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)* prévoit quant à lui des normes visant à assurer la sécurité et la santé des employés.

Mandat

L'objectif fondamental du Programme de SST --- Aviation est d'assurer la conformité avec la Partie II du *Code canadien du travail*, dont l'objet est de 'prévenir les accidents et les maladies liés à l'occupation d'un emploi'. Le Programme de SST --- Aviation veille à ce que la réglementation qui protège les employés travaillant à bord d'aéronefs en service soit respectée.

Le programme a adopté une philosophie selon laquelle la sécurité au travail, c'est l'affaire de tous. Afin d'atteindre ses objectifs, le programme prévoit des activités de surveillance continue en milieu de travail, en plus de diverses activités comme des inspections, des enquêtes ainsi que des campagnes de promotion et de sensibilisation. Des agents de sécurité répartis dans l'ensemble du pays veillent à l'exécution du programme.

Pour de plus amples renseignements concernant ce programme, veuillez communiquer avec votre Inspecteur de Sécurité de l'Aviation Civile, Santé et Sécurité au travail --- (ISAC-SST-A) le plus près. (voir tableau no. 1 à la page 17)

L'adresse Web pour le Code et le Règlement est:

<http://info/AviationCivile/commerce/sst/menu.htm>

16.2 CODE CANADIEN DU TRAVAIL - PARTIE II

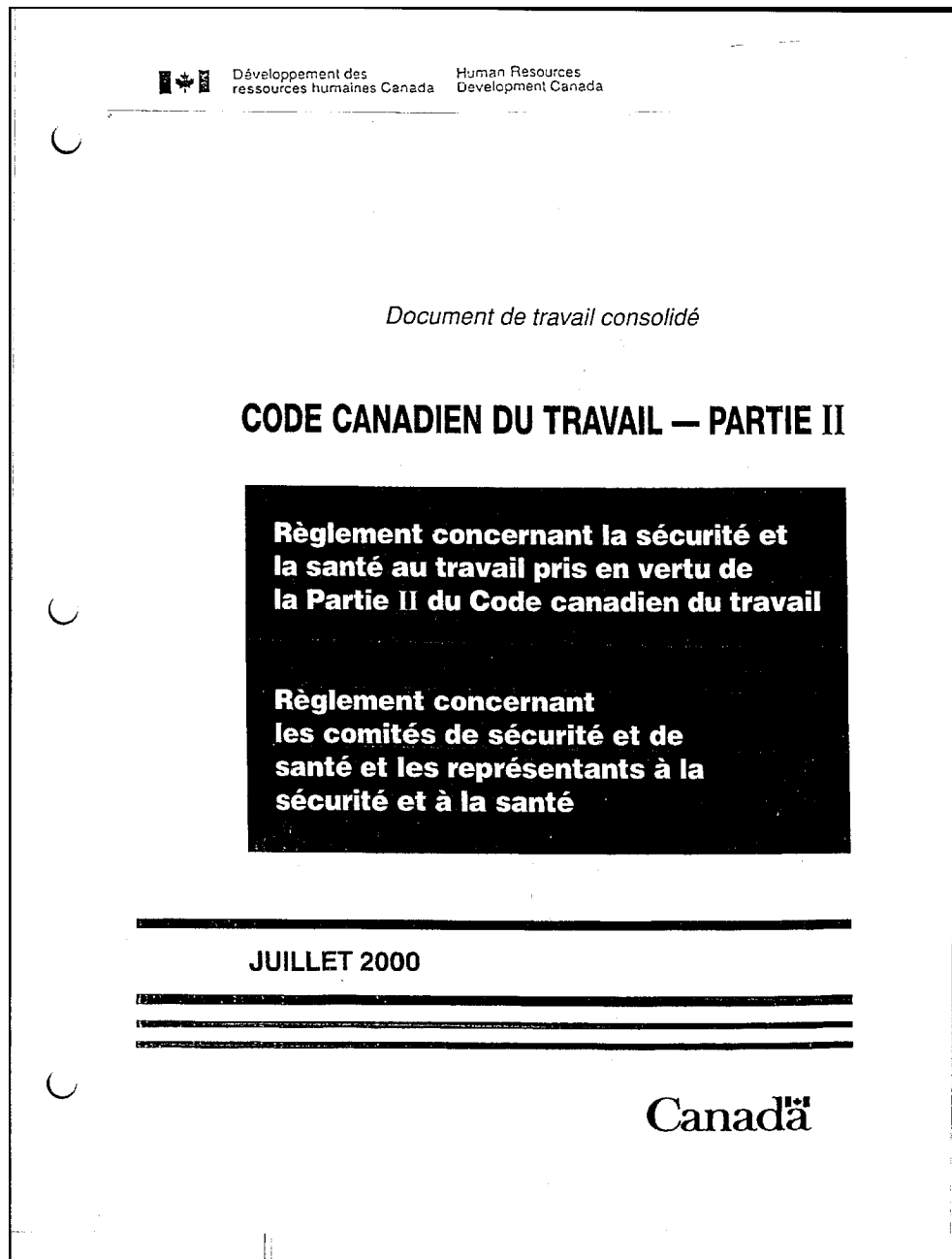


TABLE DES MATIÈRES

DOCUMENT DE TRAVAIL CODIFIÉ

CODE CANADIEN DU TRAVAIL – PARTIE II

Santé et sécurité au travail

MATIÈRE	ARTICLE	PAGE
Définitions.....	2	1
Définitions et interprétation	122	2
Objet.....	122.1	4
Modes de communication.....	122.3	4
Champ d'application.....	123	5
OBLIGATIONS		
Obligations des employeurs.....	124	5
Obligations spécifiques de l'employeur	125	5
Obligations spécifiques de l'employeur (SIMDUT).....	125.1	9
Obligation de fournir des renseignements	125.2	10
Mines de charbon.....	125.3	11
Obligations des employés.....	126	12
Interdictions en cas d'accident	127	13
PROCESSUS DE RÈGLEMENT INTERNE DES PLAINTES		
Plainte au supérieur hiérarchique.....	127.1	13
Refus de travailler.....	128	15
Navires et aéronefs.....	128	15
Enquête de l'agent de santé et de sécurité.....	129	17
Primauté éventuelle de la convention collective.....	130	18

PROCESSUS DE RÈGLEMENT INTERNE DES PLAINTES (suite)	
Maintien des autres recours.....	131 18
EMPLOYÉES ENCEINTES OU ALLAITANTES	
Cessation des tâches.....	132 19
PLAINTES DÉCOULANT DE MESURES DISCIPLINAIRES	
Plainte au Conseil	133 19
Ordonnances du Conseil	134 20
COMITÉS D'ORIENTATION EN MATIÈRE DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ	
Constitution obligatoire	134.1 20
COMITÉS LOCAUX DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ	
Constitution obligatoire	135 22
RÈGLES COMMUNES AUX COMITÉS D'ORIENTATION ET AUX COMITÉS LOCAUX	
Nomination des membres	135.1 24
Règlements.....	135.2 26
REPRÉSENTANTS EN MATIÈRE DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ	
Nomination	136 27
Comités ou représentants pour certains lieux de travail	137 29
COMMISSION DE LA SÉCURITÉ DANS LES MINES DE CHARBON	
Constitution de la Commission.....	137.1 29
Approbation des plans et procédures	137.2 30
Exemptions	137.2 31
EXÉCUTION	
Comités spéciaux	138 31
Programmes de surveillance médicale.....	139 32
AGENTS DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ	
Désignation	140 32
Pouvoirs de l'agent de santé et de sécurité	141 33
Inspections	141.1 34

GÉNÉRALITÉS		
Obligation d'assistance	142	35
Entrave et fausses déclarations	143	35
Divulgarion de renseignements.....	143.1	35
Local d'habitation	143.2	35
Déposition en matière civile	144	35
 MESURES SPÉCIALES DE SÉCURITÉ		
Cessation d'une contravention.....	145	36
 APPEL DES DÉCISIONS ET INSTRUCTIONS		
Nomination	145.1	38
Procédure	146	38
Enquête	146.1	38
Pouvoirs et obligations.....	146.2	39
Caractère définitif des décisions	146.3	39
Interdiction de recours extraordinaires	146.4	40
Salaire	146.5	40
 MESURES DISCIPLINAIRES		
Mesures disciplinaires.....	147	40
Abus de droits	147.1	40
 INFRACTIONS ET PEINES		
Infraction générale	148	41
Consentement du ministre.....	149	41
Tribunal compétent	150	42
Dénonciation	151	42
Procédure d'injonction	152	42
Injonction	153	42
Exclusion de l'emprisonnement	154	43
 COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS		
Avis	155	43
 POUVOIRS DU CONSEIL CANADIEN DES RELATIONS INDUSTRIELLES		
Plaintes au Conseil.....	156	43

FACTURATION		
Facturation des services, installations, etc.	156.1	44
RÈGLEMENTS		
Gouverneur en conseil	157	44
APPLICATION DE LOIS PROVINCIALES		
Sociétés d'État provinciales	158	45
Exclusion.....	159	45
Application de certaines dispositions.....	160	46

16.3 RÉGLEMENT SUR LES COMITÉS DE SÉCURITÉ ET DE SANTÉ ET LES REPRÉSENTANTS

. Comité de sécurité et de santé

L'employeur doit choisir les personnes qui font partie de la direction le ou les membres qui le représentent au sein du comité de sécurité et de santé.

Les employés dans un lieu de travail qui ne sont pas représentés par un syndicat doivent choisir, à la majorité des voix, le ou les membres qui les représentent au sein du comité de sécurité et de santé.

. Représentants en matière de sécurité et de santé

Dans le cas où les employés du lieu de travail ne sont pas représentés par un syndicat, ils choisissent à la majorité des voix le représentant en matière de sécurité et de santé.

16.4 RÉGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ ET AU TRAVAIL
(AÉRONEF)

	Page
. Partie I - Dispositions générales	16-7
. Partie II - Niveaux acoustiques	16-7
. Partie III - Protection contre les dangers de l'électricité	16-7
. Partie IV - Mesures d'hygiène	16-8
. Partie V - Substances hasardeuses	16-8&9
. Partie VI - Matériel, équipement, dispositifs et vêtements de sécurité	16-10
. Partie VII - Appareillage et dispositifs protecteurs	16-10
. Partie VIII - Manutention de matériaux	16-11
. Partie IX - Enquêtes et rapports sur les situations hasardeuses	16-11
. Partie X - Premier soins	16-12
. Partie XI - Éclairage	16-12

REGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ AU TRAVAIL (AÉRONEF)

DORS/87-182 le 26 mars 1987
DORS/88-201 le 24 mars 1988
DORS/94-34 le 13 janvier 1994

PARTIE I

Dispositions générales

- 1.1 Définitions
- 1.2 Objet réglementaire
- 1.3 Application
- 1.4 Registres et rapports
- 1.5 Incompatibilité - *normes incorporées*
- 1.6 - *référence à d'autres publications*

PARTIE II

Niveaux acoustiques

- 2.1 Définition
 - 2.2 Niveaux acoustiques
 - 2.3 Mesure du niveau acoustique
 - 2.4 Avertissement
- Ahnexe

PARTIE III

Protection contre les dangers de l'électricité

- 3.1 Définitions
- 3.2 Procédures de sécurité - *personne qualifiée*
- 3.3 - *utilisation d'équipement et d'outils munis d'un isolant*
- 3.4 - *outillage électrique sous tension à bord d'un aéronef*
- 3.5 - *protection de l'outillage sous tension*
- 3.6 - *travail sur un outillage électrique sous haute tension*
- 3.7 - *pancarte lisant "DANGER"*
- 3.8 Coordination du travail

PARTIE IV

Mesures d'hygiène

- | | | | |
|------|--|---|--|
| 4.1 | Définitions | - | |
| 4.2 | Dispositions générales | - | <i>fournir un local réservé aux soins personnels</i> |
| 4.3 | | - | <i>tenir dans un état propre et salubre</i> |
| 4.4 | | - | <i>contenant pour déchets solides ou liquides</i> |
| 4.5 | | - | <i>degré d'intimité</i> |
| 4.6 | | - | <i>fournir du papier hygiénique</i> |
| 4.7 | | - | <i>couvercle pour contenant</i> |
| 4.8 | | - | <i>lavabo</i> |
| 4.9 | Eau potable | - | <i>fournir de l'eau potable</i> |
| 4.10 | | - | <i>contenants portatifs pour garder l'eau potable</i> |
| 4.11 | | - | <i>gobelets hygiéniques jetables</i> |
| 4.12 | | - | <i>glace</i> |
| 4.13 | Préparation, manutention,
entreposage et distribution
des aliments | - | <i>formation et entraînement</i> |
| 4.14 | | - | <i>serviettes jetables en emballage individuel</i> |
| 4.15 | | - | <i>équipement et ustensiles</i> |
| 4.16 | | - | <i>interdiction de manger, préparer ou
entreposer des aliments</i> |
| 4.17 | | - | <i>glace carbonique</i> |
| 4.18 | Déchets | - | <i>entreposage et manipulation</i> |
| 4.19 | | - | <i>contenants</i> |

PARTIE V

Substances dangereuses

- 5.1 Définitions
5.2 Application

Section 1

Dispositions générales

- | | | | |
|-----|---|---|--|
| 5.3 | Enquête sur les situations
de risque | - | <i>nomination d'une personne qualifiée et avis
au comité de sécurité et santé ou au
représentant</i> |
| 5.4 | | - | <i>rapport écrit</i> |
| 5.5 | | - | <i>conservation du rapport</i> |
| 5.6 | Substitution de substances | - | |
| 5.7 | Entreposage, manipulation
et utilisation | - | <i>réduction du risque</i> |
| 5.8 | | - | <i>restriction du risque</i> |
| 5.9 | | - | <i>conception et construction du contenant</i> |

PARTIE V
Substances hasardeuses

Section I
Dispositions générales (suite)

- 5.12 Formation des employés
- 5.13 Examens médicaux
- 5.14 Contrôle des risques
 - exposition
- 5.15
 - limite explosive inférieure
- 5.16
 - aération
- 5.17 Dispositifs émettant des radiations
- 5.18 Procédures d'urgence
- 5.19 Formation et entraînement

Section II
Substances hasardeuses autres que les produits contrôlés

- 5.20 Identification
 - contenant
- 5.21
 - fiche signalétique du fournisseur

Section III
Produits contrôlés

- 5.22 Définitions
- 5.23 Application
- 5.24 Fiches signalétiques et étiquettes relatives à certains produits contrôlés
- 5.25 Fiches signalétiques du fournisseur
- 5.26 Fiches signalétiques du lieu de travail
- 5.27 Disponibilité des fiches signalétiques
- 5.28 Étiquettes
- 5.29 Conteneurs portatifs
- 5.30 Cas spéciaux
- 5.31 Affiches
- 5.32 Remplacement des étiquettes
- 5.33 Drogations à l'obligation de divulguer
- 5.34 Résidus dangereux
- 5.35 Renseignements requis en cas d'urgence médicale

PARTIE VI

Matériel, équipement, dispositifs et vêtements de sécurité

- 6.1 Définitions
- 6.2 Dispositions générales - *utilisation de l'équipement de protection*
- 6.3 - *conception de l'équipement de protection*
- 6.4 - *entretien, inspection et essai*
- 6.5 Casque protecteur
- 6.6 Chaussures de protection
- 6.7 Protection des yeux et du visage
- 6.8 Protection des voies respiratoires - *fournir un dispositif de protection*
- 6.9 - *appareil respiratoire autonome*
- 6.10 Protection de la peau
- 6.11 Dispositifs protecteurs de soutien
- 6.12 Vêtements amples
- 6.13 Registres
- 6.14 Formation et entraînement
- 6.15 Équipement de protection défectueux

PARTIE VII

Appareillage et dispositifs protecteurs

- 7.1 Définition
- 7.2 Dispositions générales - *définition d'un risque*
- 7.3 - *utilisation d'un dispositif protecteur*
- 7.4 - *entretien et réparation*
- 7.5 - *enlèvement du dispositif protecteur*
- 7.6 - *instructions*
- 7.7 Appareillage ou dispositifs protecteurs défectueux

PARTIE VIII

Manutention des matériaux

- 8.1 Définitions
- 8.2 Dispositions générales
- 8.3 Inspection, essai et
entretien
 - *instructions écrites*
 - *personne qualifiée*
- 8.4 Réparations
- 8.5 Formation et entraînement
- 8.6 Conduite de l'appareil
de manutention des matériaux
 - *employé qualifié*
 - *vue claire/autorisation*
 - *code de signalisation*
 - *autres moyens de signalisation*
- 8.7 Risques
- 8.8 Mécanismes de contrôle
de chariots de service
- 8.9 Charge de travail admissible
- 8.10 Manutention manuelle des
matériaux
 - *risque pour la sécurité ou la santé*
 - *charge en plus de 10 kg*
 - *charge en plus de 45 kg*
- 8.11 Transport et mise en place des employés
- 8.12 Appareil de manutention des matériaux défectueux

PARTIE IX

Enquêtes et rapports sur les situations hasardeuses

- 9.1 Définitions
 - 9.2 Rapport de l'employé
 - 9.3 Enquête
 - 9.4 Rapport par téléphone ou télex
 - 9.5 Registre sur les blessures légères
 - 9.6 Rapport écrit
 - 9.7 Rapport annuel
 - 9.8 Conservation des rapports
- Annexe I
Annexe II
Comment remplir le rapport annuel de l'employeur concernant les situations comportant des risques

PARTIE X
Premiers soins

- 10.1 Définition
- 10.2 Dispositions générales
- 10.3 Entraînement
- 10.4 Postes de secours
- 10.5 Matériel de premiers soins - *trousse de premiers soins*
- 10.6 - *risque de blessure à la peau ou aux yeux*
- 10.7 Registre
- Annexe I
- Annexe II

PARTIE XI
Éclairage

- 11.1 Éclairage suffisant

16.5 FORMULAIRES

Veillez noter qu'afin de trouver le formulaire désiré vous devez inscrire le numéro du formulaire dans la case appropriée.

Rapport préliminaire sur une situation hasardeuse 26-0613
Promesse de conformité volontaire (Page frontispice) 26-0614
Promesse de conformité volontaire (Page 2) 26-0615
Rapport du comité de santé et sécurité 26-0616
Procès verbal – Comité de santé et sécurité au travail 26-0617
Enregistrement de la plainte 26-0618
Danger ne pas utiliser 26-0619
Enregistrement d'un refus de travailler 26-0620
Rapport d'enquête de situation comportant des risques 26-0621

16.6 CIACA – A – SST

Veillez voir à la page de la table des matières du présent chapitre pour les adresses du site Web.

16.7 LISTES DES INSPECTEURS DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE - A- SST

Veillez voir à la page de la table des matières du présent chapitre pour les adresses du site Web. (voir à la page 17)

16.8 CONTACTS

Contacts de la SST-A à l'Administration centrale

Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 4e étage
Ottawa ON K1A 0N8

Nom de l'Inspecteur	No de Téléphone	No de Télécopieur	Courriel
Jacques D. Servant	(613) 991-1271 08:30 à 16:30 (613) 996-6666 Numéro d'urgence après les heures de travail	(613) 954-1602	servanj@tc.gc.ca
Christine Jerome	(613) 998-5084 08:30 à 16:30		jeromec@tc.gc.ca
Elizabeth Marston	(613) 990-1072 08:30 à 16:30 (613) 996-6666 Numéro d'urgence après les heures de travail		marstol@tc.gc.ca
Murray St. Louis	(613) 998-4705 08:30 à 16:30 (613) 996-6666 Numé- ro d'urgence après les heures de travail		stloumj@tc.gc.ca

<http://info/AviationCivile/commerce/sst/communiquer/AdministrationCentrale.htm>

Contacts de la SST-A à l'Administration centrale

Région de l'Atlantique – MAXG

C.P. 41 – 95, rue Foundry
Moncton NB E1C 8K6

Nom de l'Inspecteur	No de Téléphone	No de Télécopieur	Courriel
Barb Gouguen	(506) 851-6561 8:30 à 16:30 (506) 851-7221 Numéro d'urgence après les heures de travail	(506) 851-7190	gouguenb@tc.gc.ca

Région du Québec – NAXG

700, Leigh Capréol
Dorval QC H4Y 1G7

Nom de l'Inspecteur	No de Téléphone	No de Télécopieur	Courriel
Marie-Anyk Côté	(514) 633-3722 08:30 à 16:30 (514) 633-3534 Numéro d'urgence après les heures de travail	(514) 633-3697	cotema@tc.gc.ca

Région de l'Ontario – PAXG

4900, rue Yonge, bureau 300
North York ON M2N 6A5

Nom de l'Inspecteur	No de Téléphone	No de Télécopieur	Courriel
Becky Robertson	(416) 954-5320 08:30 à 16:30 (416) 954-5901 Numéro d'urgence après les heures de travail	(416) 952-0050	roberrij@tc.gc.ca

Région des Praires et du Nord (Edmonton) - RAEX

1100 – 9700, avenue Jasper
Edmonton AB T5J 4E6

Nom de l'Inspecteur	No de Téléphone	No de Télécopieur	Courriel
Norm Tunke	(780) 495-5271 08:30 à 16:30 (204) 932-2751 Numéro d'urgence après les heures de travail	(780) 495-4622	tunken@tc.gc.ca
John Vincent	(780) 495-7079 08:30 à 16:30 (204) 932-2751 Numéro d'urgence après les heures de travail		vincejo@tc.gc.ca

Région des Praires et du Nord (Winnipeg) – RAEX

CP. 8550 – 344, rue Edmonton
Winnipeg MB R3C 0P6

Nom de l'Inspecteur	No de Téléphone	No de Télécopieur	Courriel
Diane Stefanson	(204) 983-1428 8:30 à 16:30 (204) 932-2751 Numéro d'urgence après les heures de travail	(204) 983-1734)	stefand@tc.gc.ca

Région du Pacifique – TAXO

900 – 800, rue Burrard
Vancouver BC V6Z 2J8

Nom de l'Inspecteur	No de Téléphone	No de Télécopieur	Courriel
David Lee	(604) 666-0155 8:30 à 16:30 (604) 612-4944 Numéro d'urgence après les heures de travail	(614) 666-0682	leedr@tc.gc.ca

CHAPTER

17

*Transport de
marchandises dangereuses par
aéronefs*

Table des matières

Transport de marchandises dangereuses par aéronefs

17.1	GÉNÉRALITÉS.....	1
17.2	PERSONNES RESSOURCES - TMD.....	2

17.1 GÉNÉRALITÉS

1. Chaque jour, des produits qui sont définis comme marchandises dangereuses sont transportés à l'intérieur du Canada. Ces transports sont trop nombreux pour les enregistrer exactement. Il est possible de mettre en danger, par cas de danger, la sécurité du public au cours du transport avec ce nombre de déplacement. Il est essentiel que les fabricants, les expéditeurs, les transporteurs, les utilisateurs et les gouvernements travaillent toujours pour minimiser les risques des cas de danger lors du transport de marchandises dangereuses ainsi que le mal par des cas de danger qui ont lieu.
2. En fin de compte, le gouvernement fédéral canadien a établi de la législation sur la réglementation du transport de marchandises dangereuses. La *Loi de 1992 sur le transport de marchandises dangereuses* et le *Règlement sur le transport de marchandises dangereuses* s'appliquent à leur manutention, leur transport, leur demande de transport et leur transport de marchandises dangereuses par tous les moyens de transport (sur terre, par chemin de fer, par air et sur ou dans l'eau). Le règlement incorpore par référence les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'OACI*, pour le transport de marchandises dangereuses par air à l'intérieur du Canada.
3. La division des Normes relatives aux marchandises dangereuses (AARXE) fournit des conseils techniques pour le développement du *Règlement sur le transport de marchandises dangereuses* ainsi que le développement et maintient des normes, des politiques, des directives et des programmes de sensibilisation pour assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses par air. La division fournit aussi des conseils fonctionnels et d'appui aux inspecteurs de marchandises dangereuses des bureaux régionaux.
4. Les *Instructions techniques de l'OACI* exigent que tous les exploitants aériens qui transportent des marchandises dangereuses, aient un programme de formation approuvé pour leurs employés. Pour obtenir l'approbation d'un programme de formation communiquez avec le bureau régional de marchandises dangereuses.
5. Les inspecteurs de marchandises dangereuses régionaux dirigent des vérifications et des inspections des exploitants aériens, des expéditeurs et des agences d'acheminement du fret, qui sont impliqués dans la manutention, la demande de transport et le transport de marchandises dangereuses par air. En plus, les inspecteurs évaluent les programmes de formation des exploitants aériens et leurs manuels de marchandises dangereuses, et favorisent le transport des marchandises dangereuses par des Campagnes de sensibilisation au public.

REMARQUE: La Circulaire d'information de l'aviation commerciale et d'affaires (CIACA) No. 0175 datée le 2000-07-06 fournit une liste révisée des adresses et numéros de téléphone des bureaux régionaux des marchandises dangereuses, Aviation civile de Transports Canada uniquement et sans le noms des personnes ressources – TMD indiqués à l'article 17.2 du présent manuel.

17.2 PERSONNES RESSOURCES - TMD

RÉGION	TITRE	NOM	TÉLÉPHONE
Administration centrale	Chef	Judith Code	613-990-1060
	Adjointe administrative	Vacant	613-990-1059
	Inspecteur	Ron Laviolette	613-990-1130
	Inspecteur		613-991-3988 Fax 613-954-1602
Inspection des entreprises de transport aérien	Surintendant	Daniel Sylvestre	613-990-1068 Pager: 613-782-9311
Atlantique	Surintendant	Paul Saulnier	506-851-7247
	Inspecteur	Garry Branscombe	506-851-7557 Fax: 506-851-7190
Québec	Surintendant	Mona Desrosiers	514-633-2838
	Inspecteur	Karen Sandra Smith	514-633-3795 Fax 514-633-3697
	Inspecteur	Vacant	418-640-2796 Fax 418-640-2680
	Inspecteur	Robert Duquette	418-961-2006 418-961-2009
	Surintendant	Glen Varley	905-405-3779
	Inspecteur	Fred Campbell	905-405-3796
Ontario	Inspecteur	Joanne Charette	905-405-5150
	Inspecteur	Bob Hachey	905-405-3300
	Inspecteur	Don Ferrier	905-405-3299

RÉGION	TITRE	NOM	TÉLÉPHONE
Région des prairies et du nord	Surintendant	Harold Brookman	780-495-5278
	Inspecteur	Darren Bitz	403-292-4344
	Inspecteur	Christine Burzynski	204-983-1424 (Fax 201-983-1734)
	Inspecteur	Vacant	780-495-5279
	Inspecteur	Keith McDonald	403-292-5521
	Inspecteur	Vacant	780-495-4022
	Inspecteur	Wayne Corner	204-984-5903 Fax 780-495-4622
Pacifique	Surintendant	Lynne Meinert	604-666-5655
	Inspecteur	Wayne Woolridge	604-666-7558
	Inspecteur	Bill Chung	604-666-5645
	Inspecteur	Georges St. Pierre	604-666-0810 Fax 604-666-0682