



Circulaire d'information

Sujet : **TP 308 Procédures non standard**

Bureau émetteur :	Normes, Aviation civile	Numéro de document :	CI 803-009
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	01
Numéro du SGDDI :	15015667-V13	Date d'entrée en vigueur :	2020-05-01

TABLE DES MATIÈRES

1.0	INTRODUCTION	2
1.1	Objet	2
1.2	Applicabilité	2
1.3	Description des changements	2
2.0	RÉFÉRENCES ET EXIGENCES	2
2.1	Documents de référence	2
2.2	Documents annulés	2
2.3	Définitions, acronymes et abréviations	3
3.0	CONTEXTE	3
3.1	Généralités	3
3.2	Politiques	3
4.0	EXIGENCES	4
4.1	Généralités	4
4.2	Présentation d'une demande d'approbation d'écart	4
5.0	GESTION DE L'INFORMATION	5
6.0	HISTORIQUE DU DOCUMENT	5
7.0	BUREAU RESPONSABLE	5
	ANNEXE A — FORMULAIRE DE DEMANDE D'APPROBATION D'ÉCART	6

1.0 INTRODUCTION

- (1) La présente Circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle peut servir à décrire un moyen acceptable parmi d'autres de démontrer la conformité à la réglementation et aux normes. Elle ne peut en elle-même ni modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

1.1 Objet

- (1) La présente CI vise à fournir des conseils sur les processus exigés pour l'autorisation de la publication de procédures aux instruments non standard.

1.2 Applicabilité

- (1) Le présent document s'applique à tout le personnel de Transports Canada, Aviation civile (TCAC), ainsi qu'aux particuliers et aux organismes qui font usage des avantages qui leur sont accordés en vertu d'une Délégation ministérielle de pouvoirs pour les délégations à l'extérieur. Ces renseignements sont aussi accessibles à toute personne de l'industrie aéronautique, à titre d'information.

1.3 Description des changements

- (1) Les renseignements relatifs aux procédures non standard dans la CI 803-004 ont été transférés dans le présent document (CI 803-009). La CI 803-004 sera publiée de nouveau pour éliminer ces renseignements.

2.0 RÉFÉRENCES ET EXIGENCES

2.1 Documents de référence

- (1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :
- (a) *Loi sur l'aéronautique* (L.R., 1985, ch. A-2);
 - (b) Partie VIII, sous-partie 3 du *Règlement de l'aviation canadien (RAC) — Services d'information aéronautique*;
 - (c) Directive de l'Aviation civile (DAC) no REG-003, Édition 01, 2009-10-01 — *Exemptions des exigences réglementaires*;
 - (d) Publication de Transports Canada (TP) 308/GPH 209 — *Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments*;
 - (e) Circulaire d'information (CI) 803-004, édition 03, 2018-02-05 — *Procédures aux instruments restreintes*.

2.2 Documents annulés

- (1) Sans objet.

2.3 Définitions, acronymes et abréviations

- (1) Les **définitions, acronymes et abréviations** suivants s'appliquent aux fins du présent document:
- (a) **Approbation d'écart** : type d'approbation officielle qui appuie un écart par rapport aux critères du TP308/GPH 209.
 - (b) **Exemption** : un document ministériel émis en vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*. Une exemption permet à une personne d'être exemptée d'une provision particulière du RAC, si le ministre ou le fonctionnaire autorisé du ministère des Transports estime qu'il est dans l'intérêt public d'émettre une exemption et que la sécurité ou la sûreté aérienne ne risque pas d'être compromise. Une exemption est assujettie à des conditions.
 - (c) **Procédure non standard** : Aux fins du présent document et du TP308/GPH 209, une procédure non standard est une procédure de vol aux instruments qui s'écarte des standards et critères contenus dans le TP 308/GPH 209.
 - (d) **Responsable** : Un « responsable » est une personne ou un organisme qui a accepté d'assumer la responsabilité réglementaire d'une procédure aux instruments (PI) à un aéroport ou à un lieu d'exploitation. Cette responsabilité englobe la conception initiale, la validation au sol, la validation en vol et la tenue à jour continu des PI, y compris l'examen périodique. Les responsables peuvent être des exploitants aériens, privés ou d'aéroport, ou encore d'autres organismes. Dans les cas où plusieurs exploitants requièrent une PI, l'un de ces exploitants doit accepter d'en être le responsable.

3.0 CONTEXTE

3.1 Généralités

- (1) En vertu de l'alinéa 803.02a) du RAC, « il est interdit de publier ou de soumettre pour publication dans le Canada Air Pilot une procédure de vol aux instruments, à moins que celle-ci n'ait été élaborée conformément aux normes et aux critères précisés dans le manuel intitulé Critères d'élaboration des procédures de vol aux instruments. »
- (2) L'utilisation d'autres normes de conception de PI (p. ex., PAN-OPS de l'OACI) que celles publiées dans le TP 308/GPH 209 n'est pas prévue dans les exigences réglementaires et doit faire l'objet d'une exemption de l'application de l'alinéa 803.02a) du RAC. Les exigences détaillées de soumission d'exemption à TCAC sont énoncées dans la Directive de l'Aviation civile (DAC) no REG-003 de TCAC – Exemptions des exigences réglementaires.
- (3) Le paragraphe 141 du TP 308/GPH 209 contient une disposition qui permet l'élaboration de PI reconnus comme une procédure non standard.

3.2 Politiques

- (1) Le TP 308/GPH 209 stipule ce qui suit : « il est important de rédiger les procédures en respectant, autant que possible, ces normes et ces critères; toutefois, certaines particularités concernant le relief, les informations de navigation, les obstacles, etc. peuvent nécessiter une attention spéciale. »
- (2) Afin d'accorder de la latitude en raison des circonstances, TCAC peut approuver un écart par rapport aux critères à condition que les écarts soient entièrement documentés et qu'un niveau équivalent de sécurité existe.

- (3) Les écarts par rapport aux critères de conception doivent être approuvés au moyen d'une lettre d'approbation d'écart émise par le chef des Normes de vol.
- (4) L'approbation d'écart est utilisée pour documenter officiellement l'application non standard des critères, et elle sert à déterminer les critères qui peuvent nécessiter plus de précisions ou pour déterminer les points problématiques.
- (5) Les approbations d'écart doivent être évaluées périodiquement pour déterminer si les approbations sont toujours nécessaires.
- (6) Lorsqu'une procédure est modifiée, il n'est pas nécessaire de traiter à nouveau l'écart existant à moins que le motif de la modification ait une incidence directe sur le fondement de l'approbation initiale de l'écart. Dans ce cas, une nouvelle demande d'écart est nécessaire.
- (7) L'approbation d'écart ne sera délivrée que si les PI sont dans l'intérêt du public et ne risquent pas de compromettre la sécurité ou la sûreté aérienne.
- (8) Lorsqu'un responsable désire faire approuver une procédure aux instruments non standard, il est souhaitable que le site concerné dispose déjà d'une PI conforme aux critères. Si le site n'a pas de procédure normalisée, il est recommandé d'en élaborer une et de la publier conjointement avec la procédure non standard. Si une PI conforme aux critères n'est pas déjà disponible et qu'aucune n'a encore été élaborée et publiée conjointement avec la PI non standard, la ou les raisons justifiant qu'une procédure conforme aux critères n'a pas été élaborée doit être clairement exposée.
- (9) Les demandes d'approbation d'écart ou d'exemption de l'application de l'article 803.02 du RAC doivent être envoyées au :

Chef, Opérations des Services de navigation aérienne (AARON)
Transports Canada, Aviation civile
330 rue Sparks, Tour C
Ottawa, ON K1A 0N5
Courriel : tc.airnavservices-servicesnavaeerienne.tc@tc.gc.ca

4.0 EXIGENCES

4.1 Généralités

- (1) Les procédures non standard seront prises en compte UNIQUEMENT s'il n'existe aucun autre moyen acceptable de résoudre un problème de procédure ou si le but des procédures est de fournir un service indispensable. TCAC peut approuver une procédure non standard à condition que la demande de procédures ait été dûment remplie et que les procédures proposées supposent un niveau de sécurité équivalent à celui des procédures en vigueur. En outre, les procédures non standard doivent être justifiées et dans l'intérêt du public, et ne doivent pas risquer de compromettre la sécurité ou la sûreté aérienne.
- (2) Les Normes de vol doivent coordonner avec la direction des Normes pertinente en ce qui a trait aux conditions spéciales qui peuvent être imposées sur l'utilisation d'une PI. Cette mesure est nécessaire pour établir la supervision nécessaire afin de garantir la conformité de l'utilisateur au niveau équivalent de disposition de sécurité. Par exemple, une formation d'équipage de conduite spéciale peut être nécessaire pour assurer un niveau de sécurité équivalent.

4.2 Présentation d'une demande d'approbation d'écart

- (1) Toutes les soumissions devraient être accompagnées des renseignements suivants :

- (a) Lettre de demande d'approbation d'écart;
- (b) Formulaire de demande d'approbation d'écart (voir l'annexe A);
- (c) Les documents et les données de soutien;
- (d) Les cartes montrant la procédure et tous les éléments qui sont visés par la demande d'approbation;
- (e) Une analyse des avantages opérationnels conférés par la publication de la PI. Lorsque TCAC traite une demande, il procède à un examen des avantages opérationnels afin d'être certain que lesdits avantages suffisent à justifier l'approbation.

5.0 GESTION DE L'INFORMATION

- (1) Sans objet.

6.0 HISTORIQUE DU DOCUMENT

- (1) Sans objet.

7.0 BUREAU RESPONSABLE

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez contacter :

Chef des Normes de vol (AARTA)

Courriel : TC.FlightStandards-Normsvol.TC@tc.gc.ca

Toute proposition de modification au présent document est bienvenue et devrait être soumise à l'adresse de courriel :

Centre de communications de l'Aviation

Courriel : services@tc.gc.ca

Original signé par

Le directeur des Normes, Aviation civile, Transports Canada

Robert Sincennes

ANNEXE A — FORMULAIRE DE DEMANDE D'APPROBATION D'ÉCART

(Le formulaire doit être rempli par la partie effectuant la demande et joint à la lettre de demande.)

NOM DE L'AÉRODROME/HÉLIPORT : Nom et lieu du site (p. ex., Regina/ Sumspot (Saskatchewan)).

INDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE : Nom de la PI (p. ex., LOC RWY 15).

INDICATIF DE L'OACI : Code à quatre lettres.

RESPONSABLE DE LA PROCÉDURE : Nom/nom de l'organisation, coordonnées.

CONCEPTEUR DE LA PROCÉDURE : Nom, coordonnées.

UTILISATEUR(S) PRÉVU(S) : Nom de l'organisation et les coordonnées.

DATE DE PRÉSENTATION DE LA DEMANDE : aaaa-mm-jj.

NORME DU TP308/GPH209 CONCERNÉE : Indiquez le ou les paragraphes précis des normes (numéro et titre) auxquels déroge la procédure proposée (p. ex., TP 308/GPH 209, volume 1, paragraphe 216, Obstacle(s) déterminant(s)).

CONTEXTE/QUESTION : Résumez l'argument qui est présenté (p. ex., la section 1 de l'approche interrompue n'est pas alignée avec la trajectoire d'approche finale).

JUSTIFICATION : Expliquez pourquoi la procédure demandée ne peut être conçue de façon à respecter les normes et les critères publiés et pourquoi l'écart proposé devrait être autorisé.

MOYEN D'ASSURER UN NIVEAU DE SÉCURITÉ ÉQUIVALENT : Tous les moyens pris pour assurer un niveau de sécurité équivalent doivent être documentés. Par exemple, on pourrait envisager de limiter la procédure à certains types d'aéronefs ou à certaines performances, d'établir des exigences de formation spéciales pour l'équipage, et/ou de donner des notes ou des exposés spéciaux.

PIÈCES-JOINTES : Énumérez les documents et données de soutien (p. ex., lettre de demande, carte, schéma, analyse, etc.).