

1.0 Introduction

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

1.1 Objet

- 1) L'objet de ce document est de familiariser les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance agréés, les délégués et le personnel de l'Aviation civile de Transports Canada avec le protocole d'entente (PE) entre le ministère de la Défense nationale/les Forces armées canadiennes (MDN/FAC) et Transports Canada, Aviation civile (TCAC).

1.2 Applicabilité

- 1) Ce document s'applique aux exploitants canadiens d'aéronefs, aux organismes de maintenance agréés, aux délégués et au personnel de TCAC lorsqu'ils effectuent ou envisagent d'effectuer des travaux liés à l'aviation pour le ministère de la Défense nationale/les Forces armées canadiennes.

1.3 Description des modifications

- 1) Sans objet.

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.C., 1985, ch. A-2);
 - b) Partie I, sous-partie I du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) – Interprétation;
 - c) Partie IV, sous-partie 6 du RAC – Unités de formation au pilotage;
 - d) Partie V, sous-partie 21 du RAC – Approbation de la définition de type d'un produit aéronautique ou d'une modification de celle-ci.
 - e) Partie V, sous-partie 71 du RAC – Exigences relatives à la maintenance des aéronefs;
 - f) Partie VII du RAC – Services aériens commerciaux;
 - g) Protocole d'entente entre le ministère de la Défense nationale et les Forces armées canadiennes et Transports Canada (représenté par Transports Canada, Aviation Civile) concernant les responsabilités à l'égard des aéronefs immatriculés au Canada effectuant des activités liées à la défense pour le ministère de la Défense nationale et les Forces armées canadiennes.

2.2 Documents annulés

- 1) Le document suivant est annulé:

- a) Le « Protocole d'entente entre le ministère de la Défense nationale et Transports Canada Aviation Civile concernant la surveillance de la navigabilité technique et opérationnelle des exploitants civils effectuant des missions militaires pour le ministère de la Défense nationale et des aéronefs immatriculés dans le registre d'aéronefs civils exploités par le ministère de la Défense nationale », en date du 21 juin 2012.
- 2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes les éditions antérieures de ce même document.

2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les définitions suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
 - a) **Activité liée à la défense:** Une activité, un service ou une situation qui a un lien avec la défense nationale du Canada, et par conséquent un lien avec les Forces armées canadiennes (FAC).
 - b) **Aéronef immatriculé au Canada:** Un aéronef qui figure au Registre canadien des aéronefs civils et exploité conformément à un certificat d'exploitation aérienne délivré par TCAC.
 - c) **Configuration:** Ensemble d'équipement, d'appareils ou d'accessoires installés ou fixés, liés ou nécessaires à une utilisation ou une mission précise prévue; généralement facilement modifiable ou réversible. Les caractéristiques fonctionnelles et physiques du matériel, du micrologiciel et du logiciel ou une combinaison de ceux-ci, telles qu'elles sont énoncées dans la documentation technique et réalisées dans un produit aéronautique: et
 - d) **Terrain d'aviation:** MDN/FAC équivalent à l'aérodrome de TCAC.
- 2) Les abréviations suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
 - a) **ACM :** autorisation de capacité militaire;
 - b) **AT/OM :** autorisation de tâches/ordre de mission;
 - c) **ATE :** autorisation temporaire d'exploitation;
 - d) **MDN/FAC :** ministère de la Défense nationale et/ou les Forces armées canadiennes;
 - e) **OMA :** organisme de maintenance agréé;
 - f) **RAC :** *Règlement de l'aviation canadien*; et
 - g) **TCAC :** Transports Canada, Aviation civile.

3.0 Contexte

- 1) *La Loi sur l'aéronautique du Canada* (la Loi) s'applique à la fois au ministre de la Défense nationale (MDN) et au ministre des Transports. La Loi confère au ministre de la Défense nationale la responsabilité des questions liées à la Défense (Activités liées à la Défense), et au ministre des Transports la responsabilité de toutes les autres questions de type aéronautique, y compris les activités liées à l'aviation civile.
- 2) Il existe un « Protocole d'entente (PE) entre le ministère de la Défense nationale et les Forces armées canadiennes (MDN/FAC) et Transports Canada (représenté par Transports Canada, Aviation Civile [TCAC]) concernant les responsabilités à l'égard des aéronefs immatriculés au

registre des aéronefs civils canadiens, effectuant des activités liées à la défense pour le ministère de la Défense nationale et les Forces armées canadiennes ».

- 3) Une activité liée à la défense est une activité, un service ou une situation qui a un lien avec la défense nationale du Canada, et par conséquent un lien avec les FAC.
- 4) Lorsqu'un aéronef civil immatriculé au Canada participe à des activités liées à l'aviation civile, TCAC est l'autorité responsable et le RAC est le règlement qui s'applique. Lorsqu'un aéronef civil canadien effectue des activités liées à la défense, le MDN/les FAC est l'autorité responsable et le manuel de navigabilité aérienne technique, le manuel de navigabilité aérienne opérationnelle et le manuel d'enquête sur la navigabilité du MDN/des FAC s'appliquent.

4.0 Le Protocole

- 1) Le PE figure à la page des accords internationaux de TCAC à l'endroit suivant <https://tc.canada.ca/fr/aviation/navigabilite-aeronefs/accords-arrangements-internationaux>.
- 2) L'objectif principal du PE est d'établir un mécanisme pour faciliter le transfert des responsabilités réglementaires entre le MDN/les FAC et TCAC pour assurer un degré semblable et continu de sécurité aérienne lorsque des aéronefs civils canadiens effectuent des activités liées à la défense.
- 3) Le PE n'est pas un contrat ou un document d'approvisionnement, mais les titulaires de certificats d'exploitant aérien et les OMA qui ont passé des contrats de services avec le MDN/les FAC, ou qui se proposent de le faire, doivent être conscients de son objectif et comprendre la répartition des responsabilités réglementaires entre le MDN/les FAC et TCAC.

5.0 Activité liée à la défense

- 1) Une activité liée à la défense est toute activité dans laquelle s'applique un ou plusieurs des exemples de la liste non exhaustive suivante :
 - a) L'objectif principal de l'activité est militaire et pour le Canada;
 - b) Un équipage militaire canadien (tel que défini par le MDN/les FAC) effectuera des opérations à bord de l'aéronef pendant le vol;
 - c) L'aéronef sera sous la direction des militaires canadiens pendant la prestation des services;
 - d) L'aéronef nécessite l'installation d'équipement militaire canadien ou de produits aéronautiques militaires canadiens;
 - e) L'aéronef sera exploité dans l'espace aérien militaire réglementé (classe F ou un équivalent international) ou fournira le service dans un théâtre opérationnel;
 - f) L'aéronef sera exploité à partir d'un terrain d'aviation ou d'un navire militaire canadien;
 - g) L'activité menée pour le compte du MDN/des FAC n'est pas assujettie au Règlement de l'aviation canadien (RAC) ou ne serait pas conforme aux exigences du RAC;
 - h) L'aéronef doit faire l'objet d'une configuration particulière ou d'une modification qui ne peut être approuvée en vertu de normes civiles, mais qui est requise pour atteindre la capacité nécessaire à la tenue de l'activité liée à la défense.
- 2) Le MDN/les FC et TCAC peuvent se consulter afin d'évaluer des activités liées à la défense non recensées dans la liste ci-dessus, afin de déterminer si un aéronef immatriculé au registre des aéronefs civils devrait relever du MDN/des FAC, plutôt que de TCAC.

- 3) Le transport de routine de passagers ou de pièces d'équipement militaires à bord d'aéronefs immatriculés au registre des aéronefs civils n'est pas considéré comme une activité liée à la défense, même si ces activités de transport nécessitent de décoller d'un terrain d'aviation militaire canadien.
- 4) L'utilisation, par un aéronef immatriculé au registre des aéronefs civils d'un terrain d'aviation nominale militaire, comme la Station des Forces canadiennes Alert ou la Base des Forces canadiennes Goose Bay, comme escale de transit ou à d'autres fins purement civiles n'est pas une activité liée à la défense, mais peut nécessiter une autorisation préalable du MDN/des FAC.
- 5) L'exécution de travaux pour une force militaire étrangère ne constitue pas une activité liée à la défense. Un exploitant canadien effectuant des travaux pour des forces militaires étrangères en utilisant un aéronef immatriculé au registre des aéronefs civils canadiens est sous l'autorité de TCAC pour l'exploitation et la maintenance de l'aéronef.

6.0 Structure réglementaire militaire

- 1) Une activité liée à la défense doit être exécutée par une organisation qui a reçu du MDN/des FAC une autorisation de capacité militaire (ACM) et a une autorisation temporaire d'exploitation (ATE) conjointement avec une autorisation de tâche/ordre de mission (AT/OM) délivré par le MDN/les FAC.
- 2) Une autorisation de capacité militaire (ACM) est une certification par le MDN/les FAC qu'une pièce d'équipement, configuration, modification de définition ou capacité proposée satisfait aux normes de navigabilité du MDN/des FAC. Une ACM s'applique à un exploitant aérien civil qui fournit des services liés à la défense au MDN et aux FAC et est délivrée par les autorités de navigabilité technique et opérationnelle (ANT et ANO) pour certifier que l'exploitant aérien et l'organisme de maintenance sont acceptables et ont reçu la formation appropriée, que les exigences techniques et opérationnelles du programme de navigabilité ont été respectées, que l'utilisation de l'aéronef civil est jugée acceptable par le MDN/les FAC, et que l'aéronef peut être utilisé en vol en toute sécurité.

Remarque: Le terme employé par le MDN/les FAC pour une installation de maintenance acceptable est organisme de maintenance acceptable (OMA), semblable au terme organisme de maintenance agréé (OMA) de TCAC.

- 3) Une autorisation temporaire d'exploitation (ATE) est un type de permis de vol délivré par le MDN/les FAC qui autorise un aéronef qui figure au registre des aéronefs civils à exécuter des activités liées à la défense. Il est délivré conjointement par les autorités militaires de navigabilité technique et opérationnelle. Une ATE est normalement valide pour une période précise ou un nombre de vols précis jusqu'à un maximum de 12 mois, mais peut être renouvelée au besoin.
- 4) Le MDN/les FAC enverront à TCAC une copie de toutes les ATE délivrées.
- 5) L'ATE peut autoriser l'installation d'un équipement spécial ou exiger qu'une modification ou une configuration spéciale soit exécutée, conformément aux normes de navigabilité indiquées par le MDN/les FAC.
- 6) L'ATE peut ressembler à un contrat et elle autorise un aéronef ou un groupe défini d'aéronefs à être utilisé pendant une certaine période. Au cours de la période couverte par l'ATE, l'aéronef peut ou non effectuer une activité liée à la défense sur un vol donné.
- 7) Un vol ou une série de vols dans le cadre de l'ATE qui sont des activités liées à la défense seront clairement et précisément autorisés par l'émission d'un ordre de mission/d'une autorisation de tâches.
- 8) Un ordre de mission/une autorisation de tâches (OM/AT) est un document officiel, signé par le MDN/les FAC, qui autorise l'activité liée à la défense. L'OM/AT indiquera le type d'aéronef

concerné, la nature de l'activité et la période exacte durant laquelle l'autorisation sera valide. Le format d'AT/OM approuvé sera indiqué dans l'ATE.

- 9) Un vol effectué conformément à une AT/un OM ou pour s'y conformer est une activité liée à la défense. La délivrance de l'AT/OM est habituellement, mais pas toujours, accompagnée d'un indicatif d'appel radio.
- 10) Certaines ATE peuvent couvrir un contrat pour des activités liées à la défense au cours d'une période prolongée. L'aéronef peut repasser temporairement sous l'autorité de TCAC lorsqu'il se trouve entre deux AT/OM, ou lorsqu'il effectue des travaux non prévus à l'ATE

7.0 Interaction et transfert entre les structures réglementaires

- 1) La responsabilité réglementaire n'est jamais partagée entre TCAC et le MDN/les FAC. Pour un vol ou une activité de maintenance donnée, l'autorité responsable sera soit TCAC, soit le MDN/les FAC
- 2) L'exploitant doit être en mesure d'établir l'autorité de réglementation compétente pour un vol donné.
- 3) L'exploitant de l'aéronef devrait être en mesure de suivre, d'identifier et de consigner les opérations ou les vols qui sont réglementés par TCAC et ceux qui sont réglementés par le MDN/les FAC, parce qu'il s'agit d'activités liées à la défense. Il peut être utile de veiller à ce que les procédures de répartition et de contrôle de la maintenance puissent faire état de l'autorité responsable de chaque vol ou activité de maintenance. Le système de répartition technique exigé par les sous-parties 706 ou 406 du RAC peut être adapté à cette fin. Lorsque l'autorité de vol et l'autorité de réglementation concernées changent, le changement doit être marqué par une entrée dans le carnet de route, ou par une méthode similaire transparente.
- 4) Lors de la surveillance d'un titulaire de certificat sous contrat avec le MDN/les FAC, l'exploitant de l'aéronef et les inspecteurs principaux des opérations et de la maintenance de TCAC doivent savoir que certaines des activités du titulaire du certificat peuvent ne pas être réglementées par TCAC. Il peut être nécessaire de demander à l'exploitant de déterminer, en se référant à l'ATE et à l'AT/OM, quelles sont les activités liées à la défense et celles qui ne le sont pas.
- 5) L'immatriculation civile canadienne et le certificat de navigabilité de l'aéronef ne sont pas annulés ni suspendus par la délivrance d'une ATE et d'une AT/d'un OM, ils sont simplement rendus temporairement non pertinents. Le certificat de navigabilité n'est pas l'autorité de vol qui s'applique lorsque l'aéronef est sous la responsabilité du MDN/des FAC, l'OM/AT est l'autorité de vol.
- 6) L'ATE et l'AT/OM peuvent exiger et autoriser des opérations contraires au Règlement de l'aviation canadien, comme le vol à basse altitude, des minima météorologiques ou de carburant réduits, l'exploitation au-delà des limites de navigabilité ou des consignes de navigabilité, etc.
- 7) L'ATE et l'AT/OM peuvent exiger et autoriser des modifications à l'aéronef qui peuvent ne pas être effectuées conformément aux exigences du RAC en matière de données techniques et, dans ce cas, les normes de navigabilité seront déterminées par le MDN/les FAC. Si une modification pour obtenir l'autorisation de capacité militaire nécessite un vol d'essai de navigabilité ou de maintenance et que le permis de vol nécessaire ne peut être délivré en vertu du RAC, un OT et un TA/TO peuvent être délivrés par le MDN/les FAC.
- 8) Ces opérations ou modifications ne sont en aucun cas des sujets de préoccupation réglementaires pour TCAC pendant que l'aéronef mène les activités liées à la défense, mais elles le sont lorsque l'aéronef doit effectuer des opérations civiles en vertu du RAC.
- 9) Une modification effectuée et approuvée uniquement par le MDN/les FAC doit être retirée, ou acceptée ou approuvée en vertu du RAC avant le vol en vertu du RAC.

- 10) En vue d'un retour futur à l'exploitation civile sous le seul régime du RAC et sous l'autorité règlementaire de TCAC, et à condition que cela n'entre pas en conflit avec l'autorité du MDN/des FAC, les exploitants aériens peuvent trouver avantageux d'entretenir et d'exploiter l'aéronef en étroite équivalence avec leurs procédures existantes conformes au RAC, y compris l'approbation des données techniques, le contrôle de la configuration, le contrôle de la masse et du centrage, le contrôle des anomalies, la surveillance continue des tendances, etc.
- 11) L'exploitant devrait tenir les dossiers techniques dans le format requis par le RAC, comme il le fait dans le cadre des approbations de TCAC pour son certificat d'exploitation aérienne (CEA), d'unité de formation au pilotage (UFP) ou d'organisme de maintenance agréé (OMA). En particulier, il convient de conserver des registres clairs de toutes les opérations effectuées en dehors des limites du manuel de vol ou du manuel de maintenance civils, des événements anormaux ou des dépassements, des limites ou des consignes de navigabilité non respectées, et des modifications effectuées pour réaliser des travaux dans le cadre de l'ATE. Certains exploitants peuvent souhaiter utiliser leur programme de corrections différées pour faire le suivi de ces éléments, afin de faciliter la réintégration de l'aéronef au service civil.
- 12) Lorsque l'ATE n'est plus en vigueur et que l'aéronef retourne sous la responsabilité de TCAC, il incombe à l'exploitant de s'assurer que l'aéronef satisfait aux exigences d'exploitation et de navigabilité du RAC. Si des modifications ou des réparations ont été effectuées, les normes de navigabilité utilisées pour effectuer les travaux doivent répondre aux exigences de la sous-partie 571 du RAC, ou l'aéronef doit être remis dans sa configuration dans laquelle il se trouvait avant l'émission de l'ATE afin de garantir la conformité à sa définition de type approuvée.
- 13) Les dossiers de la maintenance effectuée pendant que l'aéronef était sous le coup d'une ATE et d'une AT/un OM devraient être examinés par l'exploitant pour s'assurer que les exigences du RAC ont été respectées lors de l'exécution des travaux.
- 14) Un examen des dossiers techniques et d'exploitation doit être effectué par l'exploitant pour s'assurer que l'aéronef est en état d'être utilisé par la répartition technique en vertu du RAC. L'examen devrait établir qu'il n'y a pas d'événements anormaux ou de dépassements non traités, qu'il n'y a pas de modifications ou de réparations non approuvées ou de maintenance non certifiée, qu'il a été tenu compte de toutes les limites ou consignes de navigabilité, et que l'aéronef peut être entretenu de manière appropriée conformément au calendrier de maintenance approuvé.

8.0 Maintenance et modification

- 1) Le PE fait référence à des aéronefs immatriculés au registre civil canadien qui sont utilisés dans le cadre d'une ATE et d'OM/AT. Ces aéronefs ne sont pas des aéronefs militaires de Sa Majesté du chef du Canada. Puisque les aéronefs restent immatriculés civilement, les exploitants peuvent choisir de continuer à se conformer au RAC aux fins de la maintenance. Le fait qu'un aéronef soit exploité en vertu d'une ATE n'empêche pas l'exécution et la certification de la maintenance d'une manière conforme au RAC.
- 2) L'exécution d'une modification majeure pour permettre une activité liée à la défense et les données techniques utilisées devraient être consignées dans les dossiers techniques de l'aéronef, même si les données de la modification ne sont pas approuvées ou prescrites conformément à l'article 571.06 du RAC.
- 3) Une modification ou une réparation majeure exécutée selon des données qui n'ont pas été approuvées ni spécifiées ne peut être certifiée en vertu du RAC.
- 4) Toute modification ou réparation permanente et non réversible qui n'est pas effectuée conformément aux exigences du RAC doit être démontrée comme étant conforme aux normes de navigabilité applicables pertinentes, y compris l'exigence d'utiliser des données techniques

approuvées ou spécifiées, et faire l'objet d'une certification en vertu du RAC avant que l'aéronef ne puisse retourner en utilisation civile. Les données peuvent être examinées et approuvées après que le travail a été effectué, et l'installation inspectée pour vérifier la conformité aux données, avant de procéder à la certification après maintenance requise conformément au RAC.

- 5) Il peut également être possible de supprimer la modification au point où l'écart restant par rapport à la définition de type de l'aéronef devient mineur, et peut être considéré comme effectué et autorisé selon des données acceptables.
- 6) Les données provenant de sources d'ingénierie du MDN/des FAC, comme la Direction de la navigabilité aérienne et soutien technique (DNAST), sont des données techniques acceptables si elles sont pertinentes et appropriées.
- 7) Aux fins de l'obtention d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) ou d'une qualification supplémentaire, l'expérience et les compétences acquises sur des aéronefs immatriculés au Canada et exploités en vertu d'une ATE et l'OM/AT sont considérées comme acceptables, à condition qu'elles répondent par ailleurs aux exigences du chapitre 566 du Manuel de navigabilité

9.0 Gestion des renseignements

- 1) Sans objet

10.0 Historique du document

- 1) Sans objet

11.0 Contactez-nous

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec

Jeffrey Phipps,
Chef, Navigabilité opérationnelle, Normes (AARTM)

Téléphone : 343 999-8145
Courriel : jeff.phipps@tc.gc.ca

Nous vous invitons à nous faire part de vos suggestions de modification au présent document. Veuillez soumettre vos commentaires au :

Services de documentation AART
Courriel : AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca

Document original signé par

Andrew Larsen, pour
Félix Meunier
Le directeur, Direction des normes
Transports Canada, Aviation civile