



Civil Aviation

Aviation civile

INTERNAL PROCESS BULLETIN

**BULLETIN INTERNE DE
PROCÉDURES**

ATTENTION:

CIVIL AVIATION SAFETY INSPECTORS –
AIRWORTHINESS AND OPERATIONS

À L'ATTENTION DE(S) :

INSPECTEURS DE LA SÉCURITÉ DE
L'AVIATION CIVILE – NAVIGABILITÉ ET
OPERATIONS AÉRIENNES

**OPERATION OF AIRCRAFT WITH A SPECIAL
CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS -
LIMITED IN ACTUAL OR PROPOSED CAR
702 AERIAL WORK**

**UTILISATION D'AÉRONEFS MUNIS D'UN
CERTIFICAT SPÉCIAL DE NAVIGABILITÉ –
LIMITÉ DANS LE CADRE D'UN TRAVAIL
AÉRIEN ACTUEL OU ENVISAGÉ EN VERTU DU
RAC 702**

DOCUMENTS AFFECTED:

DOCUMENTS À MODIFIER:

Civil Aviation Safety Alert (CASA) 2024-06	Alertes à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC) 2024-06
Advisory Circular (AC) No. 507-001 Special Certificate of Airworthiness – Limited	Circulaire d'information (CI) N° 507-001 Certificat spécial de navigabilité — limité
Exemption NCR-002-2022 to subsection 507.03(a) & (b) of the <i>Canadian Aviation Regulations</i> (CAR)	Exemption RCN-002-2022 de l'application des alinéas 507.03(a) et (b) du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC)
Subsection 700.05(3) of the CARs	Paragraphe 700.05(3) du RAC

PURPOSE:	OBJET :
<p>The purpose of this Internal Process Bulletin (IPB) is to inform Civil Aviation Safety Inspectors – Airworthiness with delegated authority to issue flight authorities under CAR Subpart 507 and Civil Aviation Safety Inspectors – Operations with delegated authority to issue Air Operator Certificates under CAR Subpart 700, that after the issue date of the associated CASA 2024-06, Transport Canada Civil Aviation (TCCA) will cease to accept or consider new applications for issue of a Special Certificate of Airworthiness – Limited (SCOA-L) for any helicopter that is intended for operation under CAR Subpart 702 Aerial Work, or for any fixed-wing aeroplane intended for aerial fire-fighting.</p> <p>TCCA will continue to process applications for SCOA-L regarding helicopters that have been submitted to TCCA before the issue date of CASA 2024-06.</p> <p>The IPB introduces a revised slate of Operating Conditions for SCOA-L aircraft.</p>	<p>Ce bulletin interne de procédures (BIP) vise à informer les Inspecteurs de la sécurité de l’aviation civile – Navigabilité ayant la délégation de pouvoir émettre les autorités de vol en vertu de la sous-partie 507 du RAC et les Inspecteurs de la sécurité de l’aviation civile – Opérations aériennes ayant la délégation de pouvoir émettre les certificats d’exploitation aériennes en vertu de la sous-partie 700 du RAC, qu’après la date d’émission de l’ASAC 2024-06, Transports Canada Aviation civile (TCAC) cessera d’accepter ou de considérer les nouvelles demandes pour la délivrance d’un certificat spécial de navigabilité – limité pour tout hélicoptère destiné à être utilisé dans le cadre d’un travail aérien en vertu de la sous-partie 702 du RAC, ou pour tout aéronef à voilure fixe destiné à la lutte aérienne contre l’incendie.</p> <p>TCAC continuera de traiter les demandes de certificat spécial de navigabilité – limité en ce qui concerne les hélicoptères qui ont été soumises à TCAC avant la date de publication de l’ASAC 2024-06.</p> <p>Ce BIP présente une liste révisée des conditions d’exploitation pour un aéronef muni d’un certificat spécial de navigabilité – limité.</p>

BACKGROUND:	CONTEXTE :
<p>CAR paragraph 700.05(3)(a) states that TCCA may authorize the operation of an aircraft in aerial work under CAR Part VII Subpart 2 (i.e.: “CAR 702” Aerial Work) if a special certificate of airworthiness in the restricted or limited classification has been issued in respect of the aircraft.</p> <p>There has been an increase in interest among Canadian commercial operators in using aircraft with a Special Certificate of Airworthiness – Limited in aerial work. This may represent a significant change in the risk environment.</p> <p>TCCA will be performing a regulatory review of the current requirements and considerations when exercising Ministerial discretion to authorize, or to refuse to authorize, in accordance with CAR 700.05(3)(a), the operation in CAR Subpart 702 Aerial Work of aircraft that have Special Certificates of Airworthiness – Limited.</p>	<p>L’alinéa 700.05(3) a) du RAC stipule que TCAC peut autoriser l’utilisation d’un aéronef dans le cadre d’un travail aérien en vertu de la partie VII, sous-partie 2 du RAC (ex. : « RAC 702 » Opérations de travail aérien) si un certificat spécial de navigabilité de la catégorie restreinte ou limitée a été délivré à l’égard de l’aéronef.</p> <p>Les exploitants commerciaux canadiens s’intéressent de plus en plus à l’utilisation d’aéronefs ayant un certificat spécial de navigabilité - limité pour les travaux aériens. Cela peut représenter un changement significatif en matière de risque.</p> <p>TCAC va effectuer un examen réglementaire des exigences et considérations actuelles lors de l’exercice du pouvoir discrétionnaire ministériel d’approuver ou de refuser, en vertu de l’alinéa 700.05(3)a) du RAC, l’utilisation pour un travail aérien en vertu du RAC 702 d’un aéronef muni d’un certificat spécial de navigabilité – limité.</p>

IMMEDIATE CHANGES:**MESURES IMMÉDIATES :**

TCCA will cease to accept or consider new SCOA-L applications received after the date of issue of the associated CASA 2024-06, for helicopters that are intended for operations under CAR Subpart 702 Aerial Work, or for any fixed-wing aircraft intended for aerial fire-fighting.

TCCA will continue to process applications for SCOA-L regarding helicopters that have been submitted to TCCA before the issue date of CASA 2024-06.

All other SCOA-L applications will be processed in accordance with the existing regulatory requirements but will be subject to the new SCOA-L operating conditions below. (A fixed wing aircraft will not be allowed to operate for fire fighting.)

TCAC cessera d'accepter ou d'examiner les nouvelles demandes de certificat spécial de navigabilité - limité reçues après la date d'émission de l'ASAC 2024-06 connexe, pour les hélicoptères destinés à être exploités en vertu de la sous-partie 702 du RAC – Opération de travail aérien, ou pour tout aéronef à voilure fixe destiné à la lutte aérienne contre les incendies.

TCAC continuera de traiter les demandes de certificat spécial de navigabilité – limité en ce qui concerne les hélicoptères qui ont été soumises à TCAC avant la date de publication de l'ASAC 2024-06.

Toutes autres demandes de certificat spécial de navigabilité – limité seront traitées conformément aux exigences réglementaires existantes, mais seront soumises aux nouvelles conditions d'exploitation du certificat spécial de navigabilité – limité. (Un aéronef à voilure fixe ne sera pas autorisé pour la lutte contre les incendies.)

OPERATING CONDITIONS:**CONDITIONS D'EXPLOITATION :**

TCCA has developed additional interim role-specific Operating Conditions for attachment to currently valid SCOA-Ls for commercially operated aircraft, and for attachment to SCOA-Ls that might be issued as a result of active applications.

These Operating Conditions, contained in Appendix A of this IPB, are more restrictive than the Operating Conditions currently published in TCCA exemption NCR-002-2022 and TCCA AC 507-001.

Until the TCCA regulatory review has been completed, additional Operating Conditions may be imposed in accordance with this IPB.

Current commercial operators are to be advised of the imposition of replacement Operating Conditions as and when those Conditions are determined to be required in accordance with CAR section 507.09.

NCR-002-2022 and TCCA AC 507-001 will be amended in due course.

TCAC a établi des conditions d'exploitation provisoires supplémentaires spécifiques au rôle, à joindre aux certificats spéciaux de navigabilité – limité actuellement en vigueur pour des aéronefs exploités commercialement, et à joindre aux certificats spéciaux de navigabilité – limité qui pourraient être délivrés à la suite des demandes actives.

Ces conditions d'exploitation, figurant en annexe A de ce BIP, sont plus restrictives que les conditions d'exploitation actuellement publiées dans l'exemption RCN-002-2022 de TCAC et la CI 507-001 de TCAC.

Tant que l'examen réglementaire de TCAC n'est pas terminé, des conditions d'exploitation supplémentaires peuvent être imposées conformément à ce BIP.

Les opérateurs commerciaux actuels devraient être informés au sujet de l'imposition des nouvelles conditions d'exploitation lorsqu'elles seront requises en vertu de l'article 507.09 du RAC.

L'exemption RCN-002-2022 et la CI 507-001 de TCAC seront modifiées en temps voulu.

- RDIMS Document number /
Numéro du document du SGDDI : 20317219

- File Classification Number /
Numéro de dossier de classification : Z 5000-36
(For internal use only - Pour usage interne seulement)

CONTACT OFFICE:

For more information concerning this issue, or to comment, contact Jeffrey Phipps, Chief, Operational Airworthiness, Standards Branch in Ottawa, by telephone at 343-999-8145 or by e-mail at jeff.phipps@tc.gc.ca.

BUREAU RESPONSABLE :

Pour obtenir de plus amples renseignements concernant ce sujet, ou pour formuler des commentaires, veuillez communiquer avec Jeffrey Phipps, Chef, Navigabilité opérationnelle à Ottawa, par téléphone au 343-999-8145 ou par courriel à jeff.phipps@tc.gc.ca.

Original signed by / Document original signé par

Charles Lanning

Pour / For

Stacey Mason
Director | Directeur

STANDARDS BRANCH | DIRECTION DES NORMES

- RDIMS Document number /
Numéro du document du SGDDI : 20317219

- File Classification Number /
Numéro de dossier de classification : Z 5000-36
(For internal use only - Pour usage interne seulement)

Appendix A - Operating conditions for Special Certificate of Airworthiness - Limited

This list has four sections.

Part I: Conditions generally applicable to all Special Certificate of Airworthiness - Limited aircraft.

Part IIa: Additional conditions applicable to Special Certificate of Airworthiness - Limited aircraft to be operated or intended to be operated in commercial service pursuant to CAR subpart 702, or to any exemption to CAR part 700 applicable to "warbirds".

Part IIb: Additional conditions applicable to Special Certificate of Airworthiness - Limited fixed-wing aeroplanes to be operated or intended to be operated in commercial pursuant to CAR subpart 702.

Part IIc: Additional conditions applicable to Special Certificate of Airworthiness - Limited helicopters to be operated or intended to be operated in commercial pursuant to CAR subpart 702.

Additional conditions not found on this list may be applied if necessary.

Part I: Conditions generally applicable to Special Certificate of Airworthiness - Limited aircraft	
Conditions marked (*) may be replaced by equivalent Conditions in Part II, for commercially operated aircraft.	
1	The aircraft shall be safe for flight, in that it shall be maintained in a safe condition which enables its operation without presenting undue risk to the safety of the aircraft, other aircraft, persons, animals or property.
2	The aircraft shall be maintained in accordance with the maintenance requirements set out in Parts V and VI of the CARs.
3	* All maintenance releases shall be signed by: a) the holder of an appropriately rated Aircraft Maintenance Engineer (AME) licence; b) the holder of an applicable Restricted Certification Authority (RCA) for the aircraft type, issued in accordance with section 571.11 of the CARs; or c) the holder of an AME licence who has been authorized to sign by the holder of an Approved Maintenance Organization (AMO) certificate issued under section 573.02 of the CARs and with a rating appropriate to the work performed, or by an appropriately rated foreign organization accepted under the terms of a Technical Arrangement or Bi-lateral Agreement.
4	All specialized maintenance shall be performed by an appropriately rated Canadian Approved Maintenance Organization (AMO) or by an appropriately rated foreign organization accepted under the terms of a Technical Arrangement or Bi-lateral Agreement.
5	* Aircraft shall be maintained in accordance with Maintenance Schedule [# xxx].
6	All modifications and repairs shall be performed in accordance with acceptable data as defined in section 571.06 of the Airworthiness Manual.
7	Where a person performs a modification or repair which could be classified as major according to the criteria in Standard 571 Appendix A, or has more than negligible effects on the weight and centre-of-gravity limits, structural strength, performance, power plant operation, flight characteristics or other qualities affecting the aircraft's airworthiness or environmental characteristic, the person

- RDIMS Document number /
Numéro du document du SGDDI : 20317219

- File Classification Number /
Numéro de dossier de classification : Z 5000-36
(For internal use only - Pour usage interne seulement)

	performing the modification or repair shall report it to the Minister in accordance with the procedures specified in section 571.12 of the Airworthiness Manual.
8	When the aircraft is modified or repaired in a way that could reasonably require a change to the Operating Conditions which form part of the special certificate of airworthiness in the limited classification, the owner or operator shall ensure that a modification or repair report is submitted to the Minister prior to the next flight of the aircraft.
9	Aircraft shall be maintained in accordance with Airworthiness Directives (AD) applicable to any corresponding civilian make and model aircraft, or to any aeronautical product installed on the aircraft.
10	The aircraft shall be operated in accordance with the operating rules set out in the Canadian Aviation Regulations, and with the procedures and limitations specified in the aircraft flight manual (AFM) or equivalent document listed in the Operating Conditions attached to the Special Certificate of Airworthiness – Limited, and with any procedures and limitations listed in the Operating Conditions.
11	When alterations or amendments are made to the flight manual or equivalent document specified in the Operating Conditions which form part of the special certificate of airworthiness in the limited classification, the owner or operator of the aircraft shall ensure that these changes are submitted to the Minister prior to the next flight of the aircraft.
12	<p>* If non flight crew passengers are carried on privately operated aircraft:</p> <p>a) the aircraft shall have a placard which contains a statement displayed either so that it is readily legible from each passenger station or on the side of the fuselage, stating in English and French that passengers fly in this aircraft at their own risk and that the aircraft does not comply with internationally recognized standards;</p> <p>b) in the case where the placard is displayed on the side of the fuselage, it shall be in a position that is readily legible to persons entering the aircraft, in letters at least 10 mm (3/8 in.) high and of a colour contrasting with the background; and</p> <p>c) all passengers shall be briefed before each flight on:</p> <p>i) the meaning and implications of the placard; <u>and</u></p> <p>ii) where applicable, which seats are not to be occupied during take-off and landing; and</p> <p>iii) emergency procedures, including the operation of the seats, seat belts, and exits.</p>
13	Permission of the foreign aviation authority required prior to flight in their airspace.

Part IIa: Conditions applicable to all Special Certificate of Airworthiness - Limited aircraft to be operated or intended to be operated in accordance with CAR 702, Aerial Work.

14	Maintenance shall be performed by an appropriately rated Canadian Approved Maintenance Organization (AMO) or by an appropriately rated foreign organization accepted under the terms of a Technical Arrangement or Bi-lateral Agreement.
----	--

15	Aircraft shall be maintained in accordance with Maintenance Schedule [# xxx].
16	Air crew are to be trained and aircraft is to be operated in accordance with Operational Evaluation [# xxx].
17	Flight crew training shall include provision of comprehensive information explaining that Special Certificate of Airworthiness – Limited aircraft have not been designed or constructed in accordance with internationally established civil aircraft standards, and information about the service history of the aircraft model.
18	Number of crew and crew ratings will be as specified in Operational Evaluation [#xxx]
19	During performance of aerial work pursuant to Subpart 702 of the CARs no person may be on board other than essential flight crew members or flight crew trainees.
20	During flight other than performance of aerial work the only persons permitted on board are essential flight crew members or essential flight crew trainees; aircraft maintenance engineers, and persons whose absence would make the aerial work impossible.
21	Carriage of passengers for hire or point-to-point is prohibited. For greater certainty, transport of ground based fire-fighters or their equipment is prohibited.
22	The Minister shall be notified of: i. any airworthiness or operational concerns or defects detected during aircraft operation or during the performance of maintenance, elementary work or servicing that meets the requirements of a reportable service difficulty, or ii. any incidents or occurrences defined as reportable to the Transportation Safety Board of Canada The Minister shall be notified of: i. any abnormal occurrence, including but not limited to those described in Standard 625 Appendix G of the Aircraft Equipment and Maintenance Standards ii. any malfunction, failure, or defect in any system or component that required taking emergency action of any type during the course of any flight.

Part IIb: Applies to Fixed-Wing Aeroplanes operated in accordance with CAR 702 Aerial Work.	
23	Use in forest fire management prohibited.
24	Flight over built-up areas prohibited other than transit to and from an airport. External carriage of persons is prohibited.
25	Use of Aircraft meeting the physical definition of Ultra-light prohibited in CAR Subpart 702 Aerial Work.

Part IIc: Applies to Helicopters operated in accordance with CAR 702 Aerial Work.	
26	Commercial use limited to forest fire management, and carriage of external loads of known weight in other than built-up areas. For greater clarity, helicopter logging (heli-logging) is prohibited. External carriage of persons is prohibited.
27	Use in forest fire management is prohibited unless the modification to do so is performed according to relevant and acceptable data provided by the equipment manufacturer(s) and/or a qualified engineer.
28	Flight over built-up areas prohibited other than transit to and from an airport, and flight directly related to fire suppression and requested by any Province, Territory or Municipality or any local Canadian government.
29	Any external load attachment apparatus must be installed, maintained and operated according to relevant and acceptable data provided by the equipment manufacturer(s) and/or a qualified engineer.
30	Carriage of external loads shall be in accordance with the instructions and limitations of the aircraft flight manual (AFM), equivalent document or operational evaluation.

- RDIMS Document number /
Numéro du document du SGDDI : 20317219

- File Classification Number /
Numéro de dossier de classification : Z 5000-36
(For internal use only - Pour usage interne seulement)

Appendice A - Conditions d'exploitation pour un certificat spécial de navigabilité — limité

Cette liste comporte quatre sections.

Partie I : conditions généralement applicables à tous les aéronefs munis d'un certificat spécial de navigabilité – limité.

Partie IIa : conditions supplémentaires applicables aux aéronefs munis d'un certificat spécial de navigabilité – limité devant être exploités ou destinés à être exploités commercialement en vertu de la sous-partie 702 du RAC, ou à toute exemption à la partie 700 du RAC applicable aux « avions de guerre ».

Partie IIb : conditions supplémentaires applicables aux avions à voilure fixe munis d'un certificat spécial de navigabilité – limité devant être exploités ou destinés à être exploités commercialement en vertu de la sous-partie 702 du RAC.

Partie IIc : conditions supplémentaires applicables aux hélicoptères munis d'un certificat spécial de navigabilité – limité devant être exploités ou destinés à être exploités commercialement en vertu de la sous-partie 702 du RAC.

Des conditions supplémentaires ne figurant pas sur cette liste peuvent être appliquées si nécessaire.

Partie I : conditions généralement applicables à tous les aéronefs munis d'un certificat spécial de navigabilité – limité.	
Les conditions marquées (*) peuvent être remplacées par des conditions équivalentes dans la partie II, pour les aéronefs exploités commercialement.	
1	L'aéronef doit être apte à voler en toute sécurité, c'est-à-dire qu'il doit être maintenu dans une condition sécuritaire qui permet son exploitation sans présenter de risque inconsidéré à la sécurité de l'aéronef, d'autres aéronefs, de personnes, d'animaux ou de biens.
2	L'aéronef doit être maintenu conformément aux exigences de maintenance établies dans les parties V et VI du RAC.
3	* Toutes les certifications après maintenance doivent être signées par : a) le titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronef (TEA) possédant les qualifications appropriées; b) le titulaire d'un pouvoir de certification restreint (PRC) pour le type d'aéronef, délivré conformément à l'article 571.11 du RAC; ou c) le titulaire d'une licence de TEA qui a été autorisé à signer par le titulaire d'un certificat d'un organisme de maintenance agréé (OMA) délivré en vertu de l'article 573.02 du RAC et possédant une qualification appropriée pour les travaux effectués; ou par un organisme étranger de qualification appropriée, accepté conformément aux dispositions d'une entente technique ou d'une entente bilatérale.
4	Tous les travaux de maintenance spécialisés doivent être effectués par un organisme de maintenance agréé (OMA) canadien ou par un organisme étranger de qualification appropriée, accepté conformément aux dispositions d'une entente technique ou d'une entente bilatérale.
5	* L'aéronef doit être maintenu conformément au calendrier de maintenance [#xxx].

6	Toute modification ou réparation doit être effectuée conformément aux données acceptables, telles qu'elles sont définies dans l'article 571.06 du <i>Manuel de navigabilité</i> .
7	Lorsqu'une personne effectue une modification ou une réparation qui a un effet non négligeable sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du groupe motopropulseur, les caractéristiques de vol ou d'autres qualités influant sur la navigabilité ou sur les caractéristiques environnementales, cette personne doit le signaler au ministre conformément aux procédures précisées à l'article 571.12 du <i>Manuel de navigabilité</i> .
8	Lorsque l'aéronef est modifié ou réparé de façon à pouvoir raisonnablement entraîner un changement aux conditions d'exploitation qui font partie du certificat spécial de navigabilité de la classification limitée, le propriétaire ou l'exploitant doit s'assurer qu'un rapport de modification ou de réparation est soumis au ministre avant le prochain vol de l'aéronef.
9	L'aéronef doit être maintenu conformément aux consignes de navigabilité (CN) applicables à toute marque et à tout modèle d'aéronef civil correspondant, ou à tout produit aéronautique installé sur l'aéronef.
10	L'aéronef doit être exploité conformément aux règles d'exploitation stipulées dans le <i>Règlement de l'aviation canadien</i> et conformément aux procédures et aux limites spécifiées dans le manuel de vol de l'aéronef ou tout document équivalent indiqué dans les conditions d'exploitation attachées au certificat spécial de navigabilité — limité, ainsi qu'avec toutes procédures et limites indiquées dans les conditions d'exploitation.
11	Lorsque des altérations ou des amendements sont apportés au manuel de vol ou à un document équivalent mentionné dans les conditions d'exploitation, qui font partie du certificat spécial de navigabilité de la classification limitée, le propriétaire ou l'exploitant doit s'assurer que ces modifications sont soumises au ministre avant le prochain vol de l'aéronef.
12	<p>* Si des passagers non-membres de l'équipage sont transportés à bord d'un aéronef privé :</p> <p>a) l'aéronef doit être pourvu d'une affiche, placée à un endroit bien visible, soit de toutes les places pouvant être occupées par les passagers, ou sur le côté du fuselage, indiquant en anglais et en français que les passagers volent à bord de cet aéronef à leurs propres risques et que cet aéronef n'est pas conforme aux normes reconnues à l'échelle internationale;</p> <p>b) si l'affiche est placée sur le côté du fuselage, celle-ci doit être bien visible pour les personnes montant à bord de l'aéronef, en lettres d'une hauteur minimale de 10 mm (3/8 po) et d'une couleur contrastant avec le fond; et</p> <p>c) tous les passagers doivent être informés avant chaque vol :</p> <p>(i) de la signification et des implications de l'affiche;</p> <p>(ii) le cas échéant, des renseignements relatifs à tout siège ne devant pas être occupé par ces derniers durant le décollage et l'atterrissage;</p> <p>(iii) des procédures d'urgence et, notamment, du fonctionnement des sièges, des ceintures de sécurité et des portes de sortie.</p>

13	L'autorisation de l'autorité aéronautique étrangère est requise avant tout vol dans son espace aérien.
----	--

Partie IIa : conditions supplémentaires applicables aux aéronefs munis d'un certificat spécial de navigabilité – limité devant être exploités ou destinés à être exploités commercialement en vertu de la sous-partie 702 du RAC, ou à toute exemption à la partie 700 du RAC applicable aux « avions de guerre ».	
14	Les travaux de maintenance doivent être effectués par un organisme de maintenance agréé (OMA) canadien ou par un organisme étranger de qualification appropriée, accepté conformément aux dispositions d'une entente technique ou d'une entente bilatérale.
15	L'aéronef doit être maintenu conformément au calendrier de maintenance [# xxx].
16	L'équipage doit être formé et l'aéronef doit être exploité conformément à l'évaluation opérationnelle [# xxx].
17	La formation des membres de l'équipage doit inclure des informations complètes visant à expliquer que les aéronefs munis d'un certificat spécial de navigabilité - limité n'ont pas été conçus ou construits conformément aux normes internationales établies pour les aéronefs civils, ainsi que des informations sur les antécédents en matière de service du modèle d'aéronef en question.
18	Le nombre de membres d'équipage et les qualifications des membres d'équipage seront ceux spécifiés dans l'évaluation opérationnelle [#xxx].
19	Pendant l'exécution d'un travail aérien en vertu du RAC sous-partie 702, aucune personne ne peut se trouver à bord autre que les membres essentiels de l'équipage de conduite ou les stagiaires de l'équipage de conduite.
20	Lors d'un vol autre que pour l'exécution d'un travail aérien, les seules personnes autorisées à bord sont les membres essentiels de l'équipage de conduite ou les stagiaires de l'équipage de conduite, les techniciens d'entretien de l'aéronef et les personnes dont l'absence rendrait impossible l'exécution du travail aérien.
21	Le transport de passagers contre rémunération ou de point à point est interdit. Le transport des pompiers au sol ou de leur équipement est interdit.
22	Le ministre doit être informé : i. de tout problème de navigabilité ou d'exploitation ou tout défaut détecté pendant l'exploitation de l'aéronef ou pendant l'exécution de travaux de maintenance, de travaux élémentaires ou d'entretien courant répondant aux exigences d'une difficulté de service à signaler, ou ii. de tout incident ou événement défini comme devant être signalé au Bureau de la sécurité des transports du Canada. Le ministre doit être informé :

	<p>i. de toutes conditions d'utilisation anormales, y compris, mais sans s'y limiter, ceux décrits dans l'appendice G de la norme 625 relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs</p> <p>ii. de tout défaut de fonctionnement, panne ou défectuosité d'un système ou d'un composant ayant nécessité une intervention d'urgence de quelque nature que ce soit au cours d'un vol.</p>
--	---

Partie IIb : s'applique aux avions à voilure fixe exploités en vertu du RAC 702 – Opération de travail aérien.	
23	L'utilisation dans la gestion des incendies de forêt est interdite.
24	Le survol des agglomérations est interdit, sauf en cas de transit à destination ou en provenance d'un aéroport. Il est interdit de transporter des personnes à l'extérieur.
25	L'utilisation d'aéronefs répondant à la définition physique d'ultra-léger est interdite dans le RAC 702 – Opération de travail aérien.

Partie IIc : s'applique aux hélicoptères exploités en vertu du RAC 702 – Opération de travail aérien.	
26	L'utilisation commerciale est limitée à la gestion des incendies de forêt et au transport de charges externes de poids connu en dehors des zones bâties. L'exploitation forestière par hélicoptère (héliportage) est interdite. Il est interdit de transporter des personnes à l'extérieur.
27	L'utilisation dans la gestion des feux de forêt est interdite à moins que la modification ne soit effectuée selon les données pertinentes et acceptables fournies par le ou les fabricants d'équipement et/ou un ingénieur qualifié.
28	Le survol des agglomérations est interdit, à l'exception du transit à destination et en provenance d'un aéroport, et des vols directement liés à la lutte contre les incendies et demandés par une province, un territoire, une municipalité ou un gouvernement local canadien.
29	Tout appareil de fixation de charge externe doit être installé, entretenu et utilisé conformément aux données pertinentes et acceptables fournies par le(s) fabricant(s) de l'équipement et/ou un ingénieur qualifié.
30	Le transport de charges externes doit être conforme aux instructions et limitations du manuel de vol de l'aéronef, d'un document équivalent ou d'une évaluation opérationnelle.