



Circulaire d'information

Sujet: Consignes de navigabilité

Bureau émetteur:	Aviation civile, Direction des Normes	Numéro de document:	CI 521-010
Numéro de classification du dossier:	Z 5000-34	Numéro d'édition:	01
Numéro du SGDDI:	18971932-V15	Date d'entrée en vigueur:	2024-08-02

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	3
2.1	Documents de référence.....	3
2.2	Documents annulés	3
2.3	Définitions et abréviations	4
3.0	Contexte	7
4.0	Objectif d'une consigne de navigabilité	8
5.0	Conditions de délivrance d'une consigne de navigabilité	9
6.0	Contenu d'une consigne de navigabilité	10
7.0	Distribution d'une consigne de navigabilité	13
7.1	Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN).....	13
7.2	Diffusion d'une consigne de navigabilité.....	14
7.3	Diffusion d'une consigne de navigabilité d'équipements divers	14
7.4	La consigne de navigabilité liée à la diffusion des renseignements délicats sur le plan de la sûreté	15
7.5	Examen par TCAC des ROMN ou consignes de navigabilité de l'étranger pour l'applicabilité aux produits dans le registre des aéronefs canadiens	15
8.0	Déterminer l'applicabilité de la consigne de navigabilité	16
8.1	Section d'applicabilité de la consigne de navigabilité	18
8.2	Comment rédiger une liste de consignes de navigabilité applicables	18
9.0	Autres moyens de conformité ou exemption	19
10.0	Gestion de l'information	19
11.0	Historique du document	19
12.0	Contactez-nous	20

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 peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

1.1 Objet

- 1) Le présent document a pour objet de fournir des renseignements et des directives sur les Consignes de navigabilité (CN) en ce qui a trait à un produit aéronautique pour lequel un document d'approbation de la conception a été délivré ou accepté par le ministre des Transports (le ministre), ou à un produit aéronautique sans document d'approbation de la conception.
- 2) Les renseignements et les directives dans la présente CI ont pour but de décrire les responsabilités de Transports Canada, Aviation civile (TCAC) en ce qui a trait à ce qui suit:
 - a) Délivrance et diffusion des CN de TCAC;
 - b) Examen et traitement des CN délivrées par les autorités de l'aviation civile (AAC) étrangères pour un aéronef immatriculé au Canada; et
 - c) Diffusion des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ou des CN.
- 3) La présente CI informe aussi les propriétaires/exploitants/spécialistes de la maintenance comment ils peuvent être mis au courant de toutes les CN applicables pour leur produit aéronautique.

1.2 Applicabilité

- 1) Le présent document s'applique au personnel de TCAC, aux délégués ainsi qu'au milieu aéronautique, y compris, sans s'y limiter:
 - a) Propriétaires d'aéronefs;
 - b) Exploitants d'aéronefs;
 - c) Spécialistes de la maintenance des aéronefs;
 - d) Personne ayant la garde et la responsabilité légales d'un aéronef; et
 - e) Organisations de conception.
- 2) Ce document ne concerne pas les personnes utilisant un aéronef immatriculé à l'étranger au Canada en vertu du paragraphe 605.01(2) du RAC.
- 3) Ce document entre en vigueur dès sa publication et il n'est pas rétroactif. Cela explique pourquoi les CN qui ont été publiées avant la publication du présent document peuvent ne pas être conformes à toutes les exigences du présent document; elles demeurent cependant valides à moins d'être annulées.

1.3 Description des changements

- 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 1 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) — Interprétation;
 - c) Partie V, Sous-partie 21 du RAC — Approbation de la définition de type d'un produit aéronautique ou d'une modification de celle-ci;
 - d) Partie VI, Sous-partie 5 du RAC — Exigences relatives aux aéronefs;
 - e) Norme 625 du RAC – Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs;
 - f) Avis de navigabilité (AN) B055 — Conformité avec les bulletins de service;
 - g) AN B061 – Privilèges relatifs à l'exécution de maintenance ou de travaux élémentaires en se fondant sur les directives provenant d'autres sources que le *Règlement de l'aviation canadien*;
 - h) Circulaire d'information (CI) (RÉSERVÉ) — Responsabilités du titulaire d'un document d'approbation de la conception;
 - i) CI 521-009 – Section IX – Rapport de difficultés en service;
 - j) CI 605-005 – Autre moyen de conformité (AMOC);
 - k) Instruction visant le personnel (IP) 605-002 — Autre moyen de conformité (AMOC);
 - l) Lettre de politique - Certification des aéronefs (LPCA) numéro 5, Édition 1 – Consignes de navigabilité canadiennes – Tolérances relatives aux intervalles entre les inspections;
 - m) Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada — [Norme sur l'accessibilité des sites Web](#);
 - n) Annexe 8 de l'Organisation internationale de l'aviation civile à la Convention relative à l'aviation civile – Navigabilité des aéronefs;
 - o) [Procédures de mise en œuvre en matière de navigabilité aérienne visant l'approbation de la conception, les activités de fabrication, l'approbation de navigabilité pour exportation, les activités d'approbation après conception et l'assistance technique en vertu de l'Accord conclu entre le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement du Canada concernant la promotion de la sécurité aérienne](#); et
 - p) [Procédures de mise en œuvre technique pour la certification en matière de navigabilité et d'environnement dans le cadre de l'Accord sur la sécurité de l'aviation civile conclu entre le gouvernement du Canada et l'Union européenne](#).

2.2 Documents annulés

- 1) À compter de la date d'entrée en vigueur du présent document, le document suivant est annulé :
 - a) AN B056, Édition 01, 2000-07-14 — Applicabilité des consignes de navigabilité étrangères au Canada.
- 2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes éditions antérieures de ce même document.

2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document:
 - a) **Autre moyen de conformité (AMOC)**: Approbation émise par le ministre, ou approbation étrangère acceptée par le ministre, en vertu du paragraphe 605.84(2) du RAC qui prévoit d'autres moyens de conformité à une CN, là où l'autre moyen propos maintient le niveau de sécurité qui est prévu pour le délai de conformité, la modification, la restriction, le remplacement, l'inspection spéciale ou la procédure établie dans la CN;
 - b) **Consigne de navigabilité (CN)**: Instruction délivrée par le ministre ou par une autorité de l'aviation civile responsable de la définition de type d'un produit aéronautique qui rend l'autorisation obligatoire un travail de maintenance ou une action opérationnelle afin d'assurer qu'un produit aéronautique est conforme à sa définition de type et que son état en permet l'utilisation en toute sécurité. (Réf.: article 101.01 du RAC);
 - c) **Constructeur**: L'organisation qui a été reconnue par son autorité de certification comme ayant construit le produit aéronautique, au moment de son achèvement. Le nom du constructeur est normalement indiqué sur la plaque signalétique du produit, s'il y en a une. Dans la plupart des cas, le constructeur est également le titulaire du certificat de type;
 - d) **En état de navigabilité**: Se dit d'un produit aéronautique qui est en bon état de vol, qui présente la sécurité nécessaire pour un vol et qui est conforme à la définition de type applicable (Réf.: article 101.01 du RAC);
 - e) **État contractant de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)**: Tout État qui est signataire de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7^e jour de décembre 1944;
 - f) **État de conception**: L'État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la définition de type d'un produit aéronautique (Réf.: Annexe 8 de l'OACI);
 - g) **État de construction**: L'État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef, du moteur ou de l'hélice (Réf: Annexe 8 de l'OACI);
 - h) **État d'immatriculation**: L'État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit (Réf: Annexe 8 de l'OACI);
 - i) **Exploitant** : Toute personne utilisant un aéronef d'immatriculation canadienne en vertu de l'alinéa 605.01(1)a) du RAC ou toute personne canadienne utilisant un aéronef immatriculé à l'étranger au Canada en vertu de l'alinéa 605.01(1)b) du RAC.
 - j) **Instructions pour le maintien de la navigabilité (IMN)** : Elles comprennent la programmation recommandée, les méthodes, les inspections, les processus et les procédures nécessaires pour le maintien de la navigabilité d'un produit aéronautique tout au long de sa durée de service. Les IMN contiennent de l'information sur tout élément ou toute partie d'élément installés dans le produit aéronautique. Les IMN sont développées, maintenues, et fournies par le titulaire du document d'approbation de la conception conformément au paragraphe 521.367(1) et à l'article 521.368 du RAC ;
 - k) **Maintien de la navigabilité**: Ensemble de processus par lesquels un produit aéronautique se conforme aux spécifications de navigabilité applicables et reste en état d'être utilisé en toute sécurité pendant sa durée de vie utile;
 - l) **Marque**: Nom que le constructeur attribut à un produit aéronautique au moment de sa production. Ce nom doit être employé au lieu du nom du constructeur de l'aéronef. Si l'organisation qui détient les droits concernant la conception d'un produit aéronautique autorise une autre organisation à fabriquer le produit, la marque de ce dernier sera le nom attribué par l'organisation détenant les droits de conception. Le nom de la marque

est généralement imprimé sur la plaque signalétique du produit, s'il y en a une, au moment de la construction;

- m) **Modèle:** Désignation d'un constructeur de produit aéronautique pour un groupe de produits de conception similaire énumérés dans la Fiche de données de certificat de type (FDCT) du produit;
- n) **Produits aéronautiques:** Les aéronefs, les moteurs, les hélices et appareillages d'aéronefs, ainsi que leurs pièces ou autres éléments constitutifs, y compris les matériels et logiciels informatiques. (Réf.: *Loi sur l'aéronautique*, paragraphe 3(1));
- o) **Renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité:** Comme le décrit l'Annexe 8 de l'OACI, fait référence à tous les renseignements d'application générale que l'État de conception estime nécessaire au maintien de la navigabilité de l'aéronef, y compris ses moteurs et, le cas échéant, ses hélices, et à la sécurité de son utilisation. Ce genre d'information est habituellement diffusée par les États contractants de l'OACI sous la forme d'une CN. Au Canada, cette exigence de l'Annexe 8 de l'OACI est codifiée dans l'article 521.426 du RAC;
- p) **Section sur les limites de navigabilité (SLN):** Il s'agit de la section des Instructions pour le maintien de la navigabilité (IMN) qui indique la maintenance (par exemple, une modification, une inspection ou un remplacement) requise par toute norme de navigabilité ou règle d'utilisation. La SLN peut comprendre ce qui suit :
 - i) **Exigences de maintenance pour le maintien de la certification (EMMC):** Tâche de maintenance nécessaire établie lors de la certification des systèmes d'aéronef comme limite d'utilisation du certificat de type (CT);
 - ii) **Limites des EMMC candidates:** Cette section indique les limites de fréquence de la tâche imposées aux tâches du Rapport du Comité d'étude de la maintenance (RCEM) qui étaient jugées comme étant équivalentes aux tâches des EMMC candidates tirées de l'analyse de la sécurité du système d'aéronef;
 - iii) **Limitations structurales:** Articles que le processus de certification a définis comme étant critique d'un point de vue de l'évaluation de la tolérance à la fatigue ou aux dommages. L'intervalle d'une inspection pour de tels articles est obligatoire et est traité de manière semblable à une EMMC;
 - iv) **Durée de vie sûre des composantes/limites de durée de vie:** Délais de remplacement obligatoires pour les composantes nécessaires au maintien de la conformité à la définition de type;
 - v) **Limites des circuits de carburant (LCC):** Ces tâches de maintenance périodiques découlent de l'analyse d'évaluation du réservoir de carburant conformément à 14 CFR 21 SFAR 88 ou l'article 525.981 de la Norme 525 du RAC pour des avions de la catégorie transport certifiés plus récemment;
 - vi) **Limites de contrôle relatives à une conception critique de la configuration (LCCCC):** Ces limites de navigabilité gardent une caractéristique critique de prévention de sources d'inflammation de la conception du circuit carburant qui est nécessaire pour empêcher l'occurrence d'une condition dangereuse lors de l'analyse de l'évaluation du réservoir de carburant effectuée conformément à 14 CFR 21 SFAR 88 ou l'alinéa 525.981(d) de la Norme 525 du RAC pour des avions de la catégorie transport certifiés plus récemment; et
 - vii) **Limitations relatives à l'installation motrice:** Limites de durée de vie utile ou inspections obligatoires de la structure statique du moteur ou de ses pièces rotatives. et

- q) **Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN):** Système Web d'information de TCAC qui peut être utilisé par le public comme source, mais pas l'unique source, pour recueillir ou trouver les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité, les CN ou les AMOC d'applicabilité générale délivrés par TCAC ou un État de conception qui peuvent être applicables à un aéronef immatriculé au Canada ou à un produit aéronautique installé ou devant être installé sur un aéronef immatriculé au Canada.
- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document:
- a) **AAC:** Autorité de l'aviation civile;
 - b) **ACP:** Approbation de conception de pièce;
 - c) **ACR:** Approbation de conception de réparations;
 - d) **AESA:** Agence européenne de la sécurité aérienne;
 - e) **AMOC:** Autre moyen de conformité;
 - f) **ASAC:** Alerte à la sécurité de l'Aviation civile;
 - g) **ATA:** Air Transport Association of America;
 - h) **BS:** Bulletin de service;
 - i) **CAN-TSO:** Spécification technique canadienne;
 - j) **CN:** Consigne de navigabilité;
 - k) **CT:** Certificat de type;
 - l) **CTS:** Certificat de type supplémentaire;
 - m) **END:** Essais non destructifs;
 - n) **É-U:** États-Unis;
 - o) **FAA:** Federal Aviation Administration;
 - p) **FDCT:** Fiche de données de certificat de type;
 - q) **LCCCC:** Limites de contrôle relatives à une conception critique de la configuration;
 - r) **NAPA:** Système national d'approbation des produits aéronautiques;
 - s) **OACI:** Organisation de l'aviation civile internationale;
 - t) **PMA:** Homologation de fabricant de pièces;
 - u) **RAC:** Règlement de l'aviation canadien;
 - v) **ROMN:** Renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité;
 - w) **SWIMN:** Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité;
 - x) **SWRDS:** Système Web de rapport de difficulté en service;
 - y) **TCAC:** Transports Canada Aviation civile;
 - z) **TDAC:** Titulaire d'un document d'approbation de la conception;
 - aa) **TSO:** Spécification technique; et
 - bb) **UE:** Union européenne.

3.0 Contexte

- 1) En tant que pays signataire de la Convention relative à l'aviation civile, le Canada a l'obligation de respecter les normes internationales figurant dans les annexes publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le Canada est un État de conception, un État d'immatriculation et un État de construction tel que défini par l'OACI. À titre d'autorité de l'aviation civile (AAC) de l'État de conception, TCAC fournit l'approbation originale de tout produit aéronautique de conception canadienne; les États contractants de l'OACI peuvent s'en servir pour établir leur propre approbation. De plus, TCAC fournit le support pour le maintien de la navigabilité des produits aéronautiques de conception canadienne qui sont utilisés à l'échelle internationale. En tant qu'AAC de l'État d'immatriculation, TCAC supervise le maintien de la navigabilité des produits aéronautiques immatriculés de compétence canadienne. À titre d'AAC de l'État de construction (c.-à-d. la juridiction du Titulaire d'un document d'approbation de la conception (TDAC) est un autre État), TCAC supervise la conformité des produits fabriqués construits avec la définition de type approuvée.
- 2) L'Annexe 8 de l'OACI, Navigabilité des aéronefs, exige que l'État de conception ou d'immatriculation délivre et distribue les ROMN qu'il estime nécessaires au maintien de la navigabilité des aéronefs, moteurs, hélices, pièces connexes ou appareillage relevant de sa compétence, ainsi qu'à la sécurité de l'utilisation de ces aéronefs.
- 3) Le maintien de la navigabilité des produits aéronautiques qui sont conçus, immatriculés ou utilisés au Canada est une responsabilité partagée entre TCAC, les propriétaires d'aéronefs, les exploitants d'aéronefs, les techniciens chargés de la maintenance des aéronefs, les constructeurs, et les organismes de conception. De plus, pour les produits aéronautiques étrangers immatriculés au Canada (c.-à-d. lorsque le Canada n'est pas l'État de conception), l'AAC de l'État de conception est responsable du maintien de la navigabilité. Pour les produits aéronautiques immatriculés à l'étranger qui sont utilisés au Canada, l'AAC de l'État de conception ou d'immatriculation est aussi responsable du maintien de la navigabilité.
- 4) Le terme ROMN dans l'Annexe 8 a pour but d'inclure les exigences obligatoires pour une modification, un remplacement de pièces, une inspection ou une modification des limites d'emploi et des procédures d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice, des pièces connexes ou de l'appareillage. Ces renseignements sont habituellement publiés par les États contractants de l'OACI sous la forme de CN. Au Canada, cette exigence de l'Annexe est codifiée dans l'article 521.426 du RAC.
- 5) Lorsqu'une mesure corrective est requise pour remédier à une situation dangereuse pour un produit aéronautique et que celle-ci est susceptible d'exister ou d'apparaître dans d'autres produits aéronautiques, TCAC a l'obligation de publier une CN en vertu de l'alinéa 521.427(1)a) du RAC, à moins que la situation dangereuse soit rectifiée par une mesure corrective prise en vertu de l'article 521.356 du RAC, conformément au paragraphe 521.427(3) du RAC.
- 6) L'article 605.84 du RAC est la disposition réglementaire de base qui indique les CN qui s'appliquent au Canada, notamment:
 - a) Les CN publiées par le ministre en vertu de l'article 521.427 du RAC;
 - b) Les avis qui sont équivalents à des CN publiés par l'AAC de l'État de conception pour un aéronef, un moteur, une hélice, des pièces connexes ou l'appareillage, sauf avis contraire du ministre; et
 - c) Les avis qui sont équivalents à des CN publiés par l'AAC de l'État de construction pour un produit aéronautique à l'égard duquel aucun Certificat de type (CT) n'a été émis, sauf avis contraire du ministre.
- 7) Les ROMN ou les CN publiés par un État de conception autre que le Canada (c.-à-d. des ROMN ou CN publiés à l'étranger) ou un avis étranger équivalent qui s'applique au Canada peuvent

être modifiés ou annulés par TCAC au moyen de la publication d'une autre CN en vertu de l'alinéa 521.427(1)b) du RAC.

- 8) Le paragraphe 605.84(2) du RAC et l'appendice H de la Norme 625 du RAC précisent que lorsqu'il existe un conflit entre des ROMN ou des CN de l'étranger ou un avis étranger équivalent et une CN publiée par le ministre, la CN publiée par le ministre l'emporte.
- 9) Les propriétaires, les exploitants ou les personnes ayant la garde ou la responsabilité d'un aéronef à l'exception d'un aéronef ayant un certificat spécial de navigabilité dans les classifications de construction amateur ou maintenu par le propriétaire ont la responsabilité de s'assurer que leur aéronef respecte les exigences de toute CN applicable à leur aéronef, moteur, hélice, pièces connexes ou appareillage avant d'effectuer un décollage.

4.0 Objectif d'une consigne de navigabilité

- 1) L'article 521.426 du RAC exige que le ministre délivre des CN afin de respecter sa responsabilité en matière de maintien de la navigabilité à titre d'État d'immatriculation ou de conception:
 - a) Toutefois, si la CN de TCAC est délivrée en vertu de la responsabilité d'un État de conception, elle s'applique à tous les produits aéronautiques immatriculés ou utilisés au Canada et généralement dans les pays étrangers. Dans l'Annexe 8 de l'OACI, les pays étrangers adoptent les ROMN publiés par l'État de conception ou évaluent les ROMN et prennent les mesures de navigabilité appropriées, ce qui entraîne souvent la mise en œuvre par un pays étranger d'une mesure de navigabilité équivalente à ce qui est mandaté par un État de conception; ou
 - b) Lorsque la CN de TCAC est délivrée en vertu de la responsabilité d'un État d'immatriculation, elle s'applique seulement aux produits aéronautiques immatriculés au Canada qui relèvent de la compétence du RAC.
- 2) Lorsque le Canada est l'État de construction et qu'un autre pays est l'État de conception, la principale responsabilité pour le maintien de la navigabilité du produit aéronautique et la délivrance d'une CN revient à l'État de conception. TCAC coordonne et collabore avec l'État de conception pour évaluer les renseignements ou l'expérience liés au produit aéronautique en question.
- 3) Une CN délivrée par le ministre s'applique aux produits aéronautiques dont l'utilisation au Canada a été approuvée ou acceptée par un des moyens suivants:
 - a) La délivrance d'un document d'approbation de la conception en vertu de la Sous-partie 521 du RAC, de la version antérieure de la Sous-partie 511 et 513 du RAC, ou du Règlement de l'air (p. ex., CT, spécification technique canadienne (CAN-TSO), certificat de type supplémentaire (CTS), approbation de la conception de réparation (ACR), approbation de conception de pièce (ACP));
 - b) L'acceptation d'un document d'approbation de la conception étranger délivré par un État de conception qui est équivalent à un document d'approbation de la conception décrit à l'alinéa a) ci-dessus en ce qui concerne la délivrance d'un certificat de navigabilité de TCAC; ou
 - c) Une disposition de reconnaissance mutuelle dans une entente bilatérale avec force exécutoire auprès du gouvernement du Canada qui permet l'acceptation automatique ou directe d'un document d'approbation étranger sans qu'il soit nécessaire de délivrer une approbation de conception correspondante de TCAC (p. ex., les approbations des spécifications techniques (TSO) et les pièces de rechange).
- 4) La délivrance d'une CN en vertu de la Sous-partie 521 du RAC vise à appuyer le maintien de la navigabilité pour les éléments suivants:

- a) Utilisation canadienne: la surveillance de la sécurité de TCAC s'applique à tous les aéronefs, moteurs, hélices, appareillages ou pièces utilisés au Canada, peu importe si les produits proviennent du Canada ou s'ils ont été importés de pays étrangers. La responsabilité de TCAC est d'évaluer les problèmes potentiels de sécurité du maintien de la navigabilité et de préciser les mesures correctives obligatoires nécessaires pour les produits qui relèvent de la compétence du RAC. Dans cette capacité, TCAC joue le rôle d'AAC et d'État d'immatriculation ou d'État de conception; et
- b) Utilisation internationale: les pays étrangers qui utilisent des aéronefs, moteurs, hélices, appareillages ou pièces de conception canadienne se fient en premier lieu à TCAC et au TDAC responsable de ce produit pour l'élaboration de mesures correctives en cas de situation dangereuse. Dans cette fonction, TCAC joue principalement le rôle d'AAC de l'État de conception.

5.0 Conditions de délivrance d'une consigne de navigabilité

- 1) L'alinéa 521.427(1)a) du RAC exige que le ministre délivre une CN pour corriger ou régler une situation dangereuse cernée à moins qu'elle a déjà été corrigée en vertu du paragraphe 521.427(3) du RAC.
- 2) Si la situation dangereuse touche un produit de conception canadienne, TCAC indiquera au TDAC canadien d'élaborer une mesure corrective. Une fois la mesure corrective approuvée par TCAC en vertu de l'alinéa 521.356a) du RAC, le ministre peut délivrer une CN afin de préciser la mesure corrective obligatoire requise. Concernant les mesures correctives identifiées dans une CN, l'identification de ces mesures correctives dans la CN est une confirmation d'approbation par le ministre en vertu de l'alinéa 521.356a) du RAC. La CN de TCAC qui est délivrée pour le produit aéronautique canadien est transmise sous forme de ROMN en vertu de l'Annexe 8 de l'OACI à tous les États étrangers qui ont avisé le Canada que le produit aéronautique a été immatriculé sur son registre et à tout autre État contractant de l'OACI sur demande. L'État d'immatriculation doit adopter la CN de TCAC ou prendre une mesure corrective équivalente dans son pays.
- 3) Si, selon le ministre, une mesure corrective de nature urgente est justifiée pour éliminer ou atténuer une situation dangereuse, une CN d'urgence est délivrée et transmise rapidement.
- 4) Si, selon le ministre, la situation dangereuse cernée comprend des vulnérabilités de sécurité qui peuvent être utilisées avant la prise de mesures correctives, la CN liée aux renseignements délicats sur le plan de sûreté est émise et n'est pas rendue accessible au public.
- 5) Au lieu de la délivrance d'une CN, le ministre peut s'entendre avec le TDAC sur les autres moyens de corriger la situation dangereuse, en vertu du paragraphe 521.427(3) du RAC. Par exemple, cette disposition donne au ministre une marge de manœuvre pour accepter les campagnes surveillées touchant la flotte du TDAC au lieu de CN où il y a des avantages pour la sécurité et lorsque certaines dispositions sont respectées. Consultez la CN (RÉSERVÉ) pour plus de renseignements.
- 6) Si la situation dangereuse relevée concerne un produit aéronautique étranger qui est immatriculé au Canada, TCAC communiquera avec l'AAC de l'État de conception ou le TDAC étranger, ou les deux, afin d'élaborer une mesure corrective. Si l'AAC de l'État de conception ou le TDAC étranger, ou les deux, ne publient pas de ROMN ou une mesure corrective en réponse à la préoccupation de TCAC, il incombe au ministre de délivrer une CN en vertu de la Sous-partie 521 du RAC afin de répondre à la situation dangereuse. Cela est considéré comme une mesure unilatérale du Canada, agissant à titre d'État d'immatriculation qui délivre sa propre CN. Dans ces circonstances, TCAC a l'obligation en vertu de l'Annexe 8 de l'OACI de transmettre sa CN unilatérale à l'État de conception.
- 7) En ce qui a trait aux CN unilatérales, il est reconnu que TCAC et l'AAC de l'État de conception peuvent être en désaccord en ce qui a trait à la conclusion d'une situation dangereuse ou aux

mesures correctives obligatoires requise, qui découlent des enquêtes de TCAC. Dans ce cas, TCAC communique avec l'AAC de l'État de conception et la consulte dans le but de régler et résoudre les préoccupations de sécurité soulevées par TCAC, avant la délivrance de sa CN unilatérale. Les procédures de mise en œuvre en matière de navigabilité de la Federal Aviation Administration (FAA)/TCAC et les procédures de mise en œuvre technique de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)/TCAC fournissent des exigences pour la collaboration sur les renseignements relatifs au maintien de la navigabilité des produits aéronautiques en vertu des compétences respectives de l'AESA, de la FAA et de TCAC.

- 8) Il peut y avoir des cas où le contenu d'une CN délivrée par un État de conception ne s'applique pas directement au Canada (p. ex., dépendance envers les règlements étrangers pour lesquels il n'y a pas d'article équivalent dans le RAC ou lorsqu'il y a un conflit avec le RAC) ou le ministre n'est pas d'accord avec le contenu, les instructions ou les échéances de conformité. L'alinéa 521.427(1)b) du RAC permet au ministre de modifier ou d'annuler les exigences de ces ROMN ou CN délivrés à l'étranger. Dans ce cas, le ministre délivre en temps opportun sa propre CN en vertu de la Sous-partie 521 du RAC afin de modifier ou d'annuler les ROMN ou les CN délivrés à l'étranger. Le paragraphe 605.84(2) du RAC et l'appendice H de la Norme 625 du RAC précisent que lorsqu'un conflit existe entre des ROMN ou des CN délivrés à l'étranger et une CN délivrée par le ministre, la CN délivrée par le ministre l'emporte.
- 9) Une CN délivrée en vertu de la Sous-partie 521 du RAC peut aussi être modifiée ou annulée comme suit:
 - a) Une CN peut être modifiée en étant révisée ou remplacée lorsqu'il est nécessaire de modifier le contenu, soit les exigences ou les échéanciers de conformité, ou parce que les conditions pour sa délivrance originale ont changé. La mesure corrective obligatoire révisée ou de remplacement est approuvée par TCAC en vertu de l'alinéa 521.356a) du RAC et c'est à ce moment-là que le ministre délivre la CN révisée ou de remplacement; ou
 - b) Une CN peut être annulée lorsque les conditions pour sa délivrance cessent d'exister. Par exemple, TCAC pourrait avoir délivré initialement une CN unilatérale et l'AAC de l'État de conception du produit aéronautique a maintenant publié ses propres ROMN pour corriger la situation dangereuse; ou TCAC pourrait être mis au courant de nouveaux renseignements de sécurité qui rendent les exigences de la CN non obligatoires. L'annulation d'une CN fait référence à la révocation complète d'une CN sans remplacement.

6.0 Contenu d'une consigne de navigabilité

- 1) Le paragraphe 521.427(2) du RAC indique les renseignements minimaux qui doivent figurer dans une CN.
- 2) La CN est publiée selon un format standard qui indique clairement que le ministre est celui qui l'a délivrée. Le format comprend une citation de la Sous-partie 521 du RAC comme la base d'autorité de la délivrance.
- 3) La CN est publiée conformément à la Norme sur l'accessibilité des sites Web du Conseil du Trésor qui garantit l'application uniforme d'un niveau élevé d'accessibilité des sites Web pour l'ensemble des sites Web et des applications Web du gouvernement du Canada.
- 4) Une CN délivrée en vertu de l'article 521.426 du RAC est publiée dans les langues officielles du Canada, l'anglais et le français, chaque version faisant foi.
- 5) Les renseignements suivants sont fournis pour tous les CN en vertu de l'article 521.426 du RAC:
 - a) Numéro de CN: code alphanumérique unique par lequel le document est identifié et se distingue des autres CN. Ce numéro est le même en anglais et en français;
Les numéros des CN respectent la convention d'appellation suivante:

CF-YYYY-NN-RX
 ↑ ↑ ↑ ↑
 (1) (2) (3) (4)

(1) = Code de pays (CF pour le Canada)
 (2) = Année de délivrance de la CN
 (3) = Numéro distinctif (séquentiel)
 (4) = Numéro de révision (le « R » est constant; le « X » est séquentiel). Omis, à moins que la CN soit une révision

- b) Date de délivrance: il s'agit d'une date administrative qui indique à quel moment la CN est délivrée à la suite de l'approbation du ministre;
- c) Date d'entrée en vigueur: il s'agit de la date à laquelle la CN entre en vigueur;
- d) Sujet: indique le titre du chapitre de l'Air Transport Association of America (ATA) avec le titre du sous-chapitre, le cas échéant, suivi de la situation dangereuse réglée par la CN. Dans certaines circonstances, déterminées par le ministre, le sujet de la CN peut identifier les mesures correctives au lieu de la situation dangereuse;
- e) Applicabilité: indique les produits aéronautiques touchés par la CN. Elle énumère le nom du TDAC, avec la marque et le modèle du produit aéronautique tel qu'officiellement consigné dans le document d'approbation de la conception (CT ou équivalent), et précise les numéros de série des produits touchés ou exclus. Le TDAC de certains produits aéronautiques a peut-être changé d'un titulaire à l'autre, le cas échéant, le nom du TDAC précédent est indiqué entre parenthèses. Un historique clair de la propriété du CT se trouve sur la Fiche de données de certificat de type (FDCT). L'état de modification ou les chiffres de la pièce touchés par la CN peuvent aussi être indiqués avec les numéros de série touchés ou exclus, au besoin;
- f) Conformité: précise la période dans laquelle les mesures correctives obligatoires décrites dans la CN sont terminées. Le libellé normal « *Tel qu'indiqué ci-dessous, à moins que ce ne soit déjà fait.* » peut être utilisé afin de souligner la contribution des produits aéronautiques qui avaient accompli précédemment la mesure corrective rendue obligatoire par la CN, avant la date d'entrée en vigueur de la CN. Dans ces circonstances, la CN est applicable à ces produits aéronautiques, mais ils ont déjà respecté les exigences de la CN;
- g) Contexte: décrit brièvement la situation dangereuse, sa cause et les risques ou conséquences si une mesure n'est pas prise conformément à la CN, et un bref énoncé décrivant la mesure corrective obligatoire;
- h) Autorité d'approbation: une CN est signée par une personne autorisée à TCAC. Le nom et le titre de la personne qui signe sont clairement indiqués dans le bloc signature de la CN; et
- i) Exigences de la mesure corrective:
- i) Horaire: précise les différentes périodes nécessaires (p. ex., initiale/seuil, intervalles successifs, mise en œuvre progressive) et l'unité de mesure (p. ex., heures dans les airs/heures de vol (HV), cycle de vol (CV), cycle de mise sous pression, cycle moteur, temps calendrier) pour achever les mesures correctives requises;
 - ii) Mesure corrective requise: précise les mesures de navigabilité requises (y compris, sans s'y limiter, l'inspection, la modification, le remplacement), et si de telles mesures constituent une mesure initiale ou une mesure récurrente requise pour atténuer les risques; et
 - iii) Mesure finale requise: précise les mesures de navigabilité requises pour corriger la situation dangereuse.
- 6) En plus des renseignements de base requis dans une CN en vertu de l'article 521.426 du RAC, les renseignements suivants sont fournis dans les CN de TCAC:

- a) ATA: précise le numéro de code à deux chiffres de l'ATA 100 pour le système d'aéronef qui correspond à la situation dangereuse de la CN;
 - b) Certificat de type: précise les numéros du CT délivrés par l'État de conception (ou « S. O. » si sans objet) pour les produits aéronautiques auxquels la CN s'applique. Pour une CN unilatérale, le numéro du CT de l'État de conception et le numéro du CT de TCAC sont indiqués;
 - c) Révision: précise le numéro de la CN remplacée et sa date de délivrance lorsque la CN originale est révisée. La CN révisée utilise des indications de modification pour indiquer les changements apportés au document et a un numéro de révision conformément à l'alinéa 6.0(5)a ci-dessus. Un changement à une CN déjà délivrée qui a un effet d'allègement ou là où la conformité aux exigences de la mesure corrective de la CN originale n'a pas d'effet néfaste sur la sécurité est délivré comme une CN révisée (p. ex., un changement au niveau de révision de la CN);
 - d) Remplacement: précise le numéro de la CN remplacée et sa date de délivrance lorsque la CN originale est remplacée. Un changement à une CN déjà délivrée qui impose de nouvelles exigences et/ou où la conformité à la CN originale a des effets néfastes sur la sécurité est délivrée comme une CN remplacée (p. ex. un nouveau numéro de CN unique est fourni); et
 - e) Annulation: précise le numéro de la CN annulée et sa date de délivrance. L'annulation d'une CN fait référence à la révocation complète d'une CN sans aucun remplacement.
- 7) Les mesures correctives peuvent inclure, sans s'y limiter:
- a) Inspection, réparation, modification, remplacement, test, limites opérationnelles ou vérifications fonctionnelles/opérationnelles;
 - b) Révisions à la SLN grâce à l'introduction d'une limite nouvelle ou révisée (plus restrictive);
 - c) Révisions aux manuels de vol grâce à l'introduction de nouvelles limites ou de procédures requises pour remédier aux situations dangereuses ou des révisions aux limites ou aux procédures existantes lorsque des situations dangereuses ont été cernées; ou
 - d) Référence à des documents externes – incorpore par référence des documents externes comme, sans s'y limiter, les bulletins de services, les réparations, les limites de navigabilité nouvelles ou révisées, les procédures des essais non destructifs (END), qui font partie intégrante de la mesure corrective. S'il existe un conflit entre les exigences ou les instructions comme décrit dans le document externe (p. ex. bulletin de service (BS)) et ce qui se trouve dans la CN, les exigences ou les instructions de la CN ont préséance. La CN précise la version ou la révision du document à incorporer, et le contenu précisé qui est mandaté comme mesure corrective pour rectifier la situation dangereuse. Toute révision ultérieure de la mesure corrective précisée dans les documents externes nécessite une approbation de TCAC afin de se conformer aux exigences de la CN. Si des révisions subséquentes à un document sont acceptables pour respecter les exigences de la CN, la CN inclut un énoncé clair à ce sujet et précise si l'approbation par TCAC de la mesure corrective dans le document de référence est requise. L'approbation du ministre pour la mesure corrective révisée mentionnée dans le document de la CN est fournie au TDAC pour le produit aéronautique applicable.
- 8) Une CN liée aux renseignements délicats sur le plan de sûreté ne contient pas directement les détails sensibles de la vulnérabilité de sécurité identifiée.

7.0 Distribution d'une consigne de navigabilité

- 1) Une CN délivrée en vertu de l'article 521.426 du RAC est distribuée comme suit:
 - a) Canada: à tous les propriétaires ou exploitants enregistrés d'un aéronef immatriculé au Canada touchés par la CN. Si un propriétaire a loué son aéronef à un organisme étranger, il est de la responsabilité du propriétaire canadien d'envoyer la CN au locataire de l'aéronef. Dans les cas où une CN s'applique à un appareillage ou à une pièce, elle n'est pas distribuée et est seulement affichée dans le Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN) étant donné qu'il est difficile de savoir où l'appareillage ou la pièce est posé, ou qui en est propriétaire;
 - b) TDAC: il s'agit de la personne ou de l'organisme qui est responsable de la définition de type, ou du changement de la définition de type, du produit aéronautique qui fait l'objet de la CN. Cette personne ou cet organisme pourrait être au pays (au Canada), ou dans un État étranger;
 - c) État de conception: il s'agit de l'AAC étrangère si le produit touché est un produit aéronautique étranger approuvé ou accepté par le ministre;
 - d) État de construction: s'il est différent de l'État de conception; et
 - e) État d'immatriculation: il s'agit de toutes les AAC étrangères qui sont connues comme ayant le produit aéronautique conçu au Canada dans leur registre. Cela ne s'applique qu'aux produits aéronautiques dont l'État de conception est le Canada.

7.1 Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN)

- 1) Le SWIMN contient une base de données utilisée par TCAC pour enregistrer et conserver des exemplaires électroniques des CN qui sont considérées comme s'appliquant aux produits aéronautiques immatriculés ou conçus au Canada. La base de données est accessible au public grâce à l'Internet et contient les CN délivrées par TCAC, en plus des CN délivrées par d'autres États de conception. Les utilisateurs du SWIMN peuvent être, sans s'y limiter, des propriétaires, des exploitants ou des techniciens chargés de la maintenance d'aéronef, des personnes ayant la garde et la responsabilité d'un aéronef, les constructeurs de produits aéronautiques canadiens ou des titulaires canadiens d'un document d'approbation de la conception. Le site Web du SWIMN peut être consulté à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/cawis-swimn
- 2) Les utilisateurs peuvent utiliser le site Web du SWIMN pour chercher dans la base de données afin de trouver les CN (étrangères et nationales) pouvant s'appliquer à leur produit aéronautique immatriculé ou utilisé au Canada, ou dont le type a été conçu au Canada. En plus de servir de base de données pour les CN, le SWIMN a d'autres utilisations, comme, l'examen des données enregistrées ayant trait à l'aéronef d'un propriétaire, ou pour consulter la base de données du Système Web de rapport de difficulté en service (SWRDS).
- 3) Il est à noter que le SWIMN de TCAC est une source, mais pas la seule source, de renseignements sur les CN qui peuvent s'appliquer au Canada. La majorité des États de conception mettent à la disposition du public une base de données en ligne permettant d'accéder aux CN qui peut être utilisée pour compléter les dossiers disponibles dans le SWIMN. Parce que TCAC s'appuie sur les États de conception pour la transmission des CN qui peuvent s'appliquer au Canada, des circonstances hors de la volonté de TCAC peuvent avoir un effet sur la capacité du SWIMN de fournir une liste complète ou détaillée des CN applicables. En ce qui a trait aux produits aéronautiques étrangers immatriculés au Canada, l'appendice H de la Norme 625 du RAC indique que « [...] il incombe aux propriétaires de se procurer toutes les instructions de maintien de la navigabilité pertinentes publiées par les titulaires de certificats de type. » Donc, les propriétaires, exploitants et techniciens chargés de la maintenance d'aéronef ou les personnes ayant la garde et la responsabilité d'un aéronef sont encouragés à compléter le SWIMN avec d'autres moyens pour recevoir ou identifier les CN qui pourraient s'appliquer à leurs produits aéronautiques.

7.2 Diffusion d'une consigne de navigabilité

- 1) Lorsque TCAC délivre une CN ou en reçoit une d'une AAC qui est l'État de conception pour un produit aéronautique, le document est publié électroniquement dans le SWIMN. La disponibilité de la CN dans le SWIMN constitue un moyen de diffusion de la CN à tous les propriétaires ou exploitants d'aéronefs immatriculés au Canada, les bureaux régionaux de TCAC et les autres utilisateurs du SWIMN. Les propriétaires et exploitants d'aéronefs immatriculés au Canada reçoivent, au moyen du système de distribution du SWIMN, les CN et les Alertes à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC) qui sont applicables à leur aéronef.
- 2) Une CN délivrée par TCAC pour un produit aéronautique dont le Canada est l'État de conception est envoyée de manière officielle par courriel à tous les États contractants de l'OACI énumérés dans la circulaire 95 de l'OACI – Maintien de la navigabilité des aéronefs en service, conformément aux obligations du Canada en vertu de l'Annexe 8 de l'OACI.
- 3) Les propriétaires, exploitants et techniciens chargés de la maintenance d'aéronefs, qui font partie de la circulaire 95 de l'OACI peuvent s'inscrire à la liste de distribution de TCAC pour recevoir des avis de nouvelles CN ainsi que d'autres documents et publications ayant trait à l'aviation civile publiés par TCAC en envoyant un courriel à l'adresse suivante: tc.cawwebfeedback-retroactionwebmdln.tc@tc.gc.ca. Si vous ne faites pas partie de l'un de ces groupes et que vous souhaitez recevoir un avis pour les nouvelles CN ainsi que d'autres documents et publications ayant trait à l'aviation civile publiés par TCAC, vous pouvez vous inscrire au bulletin électronique de TCAC à l'adresse suivante: <https://tc.canada.ca/fr/aviation/bulletin-electronique-transport-canada-aviation-civile>.
- 4) Le SWIMN offre le moyen le plus efficace pour que les personnes soient mises au courant d'une CN de TCAC nouvellement délivrée. Des retards peuvent se produire dans les avis par courriel qu'une CN de TCAC est déjà affichée sur le site Web du SWIMN.
- 5) Dans le cas d'une CN d'urgence, TCAC avise l'État d'immatriculation du produit aéronautique conçu au Canada touché immédiatement en utilisant le moyen de communication le plus rapide.

7.3 Diffusion d'une consigne de navigabilité d'équipements divers

- 1) Les CN d'équipements sont affichées électroniquement dans le SWIMN sous forme de liste de CN d'équipement divers qui indique les CN applicables à d'autres produits aéronautiques comme les appareillages, les équipements ou les installations de système.
- 2) Les CN d'équipements divers sont affichées dans le SWIMN en fonction du document d'approbation de la conception/nom du constructeur dans la liste de CN d'équipements divers, ainsi qu'en fonction de tout modèle de produit aéronautique précisé dans la CN. Les utilisateurs consultent la liste de CN d'équipements divers du SWIMN régulièrement pour apprendre l'existence de telles CN.
- 3) Les titulaires de CTS peuvent délivrer des BS pour leurs produits et, s'il s'agit d'une situation dangereuse, l'AAC de l'État de conception peut rendre obligatoire le BS au moyen d'une CN. Si la CN n'énumère pas de modèle d'aéronef, de moteur ou d'hélice touché dans la section d'applicabilité, la CN sera affichée dans la liste d'équipements divers du SWIMN. Il est important de consulter la liste de CN d'équipements divers dans le SWIMN pour trouver ces CN lorsqu'on effectue un examen des CN pour l'aéronef.
- 4) Les autres produits certifiés par TCAC, la FAA, l'AESA, l'AAC comprennent les TSO, les ACP de TCAC ou l'équivalent de la FAA – « Parts Manufacturer Approvals » (PMA), ou d'autres approbations de conception reconnues. Si une CN est nécessaire, dans la plupart des cas elle est délivrée par rapport au produit aéronautique plutôt qu'à la définition de type de l'aéronef, du moteur ou d'hélice où il est incorporé. Ces CN d'équipements divers indiquent les modèles du produit et comprennent parfois le modèle d'aéronef, de moteur ou d'hélice dans lequel l'équipement peut être installé.

7.4 La consigne de navigabilité liée à la diffusion des renseignements délicats sur le plan de la sûreté

- 1) Une CN liée aux renseignements délicats sur le plan de sûreté est distribuée sur la base du principe du besoin d'en connaître:
 - a) Quand la CN est émise par TCAC pour un produit aéronautique dont le Canada est l'État de conception, la CN est transmise aux États contractants de l'OACI seulement connus pour avoir des produits aéronautiques dans leur registre et qui sont concernés par la CN. Les États contractants de l'OACI recevant la CN ne doivent pas rendre publique cette dernière jusqu'à nouvel ordre, et doivent la fournir sur demande seulement au propriétaire immatriculé d'un produit aéronautique concerné par la CN; ou
 - b) Quand la CN est émise par l'AAC de l'État de conception d'une entité étrangère, TCAC examine et analyse la CN conformément aux procédures citées à la section 7.5 du présent document. De plus, TCAC ne met pas à la disposition du public la CN et en fournit une copie seulement au propriétaire immatriculé d'un produit aéronautique concerné par la CN.
- 2) Une CN liée aux renseignements délicats sur le plan de sûreté peut être publique par TCAC dans les cas suivants :
 - a) Tous les produits aéronautiques connus concernés se conforment aux exigences de la CN;
 - b) Le délai de conformité a expiré; et
 - c) Pour une CN émise par une entité étrangère, après que l'AAC de l'État de conception ne rende la CN accessible au public.

7.5 Examen par TCAC des ROMN ou consignes de navigabilité de l'étranger pour l'applicabilité aux produits dans le registre des aéronefs canadiens

- 1) L'Annexe 8 de l'OACI exige que l'État de conception transmette les ROMN aux États contractants de l'OACI qui ont des produits aéronautiques dans leur registre qui sont touchés par les ROMN.
- 2) Sur réception de ROMN, TCAC effectue un examen de ces documents pour s'assurer qu'ils sont appropriés pour le contexte opérationnel canadien et que les ROMN peuvent raisonnablement réduire le risque de sécurité associé à la situation dangereuse à un niveau acceptable. TCAC examine les ROMN pour s'assurer qu'ils comprennent ce qui suit:
 - a) Applicabilité aux produits aéronautiques au Canada;
 - b) Juridiction de l'autorité de délivrance;
 - c) Applicabilité obligatoire par rapport à applicabilité non obligatoire au Canada;
 - d) Existence d'un document canadien équivalent;
 - e) Effet sur la sécurité aérienne;
 - f) Date d'entrée en vigueur et répercussions sur le milieu de l'aviation au Canada; et
 - g) Conformité au RAC.
- 3) Si TCAC détermine que les ROMN sont applicables et appropriés au Canada, ils seront versés dans la base de données du SWIMN. Dans le cas des produits aéronautiques bénéficiant d'un certificat de type (aéronef, moteur ou hélice), TCAC relie les CN dans le SWIMN à la marque et au modèle en se fondant seulement sur l'énoncé d'applicabilité et ne prend pas en compte de l'ensemble des numéros de série ou d'autres renseignements comme l'état de modification, etc.

- 4) Il pourrait y avoir des occasions où une CN délivrée par l'AAC de l'État de conception n'est pas appropriée pour l'application au Canada en raison de ce qui suit, sans s'y limiter:
- a) Le milieu d'exploitation canadien, comme le froid extrême ou les opérations nordiques en région éloignée;
 - b) La citation de règles opérationnelles étrangères qui ne s'appliquent pas ou pour lesquelles il n'y a pas de règles opérationnelles équivalentes au Canada;
 - c) Le fait de recourir à des règlements étrangers pour garantir la conformité à la mesure correctrice qui va probablement mener à une contravention mineure des règlements canadiens par les propriétaires, les exploitants ou les techniciens chargés de la maintenance des aéronefs immatriculés au Canada;
 - d) Les mesures correctives en conflit avec le RAC. Par exemple, permettre au propriétaire/pilote d'effectuer des travaux élémentaires sans avoir à respecter les exigences canadiennes des travaux élémentaires. D'autres lignes directrices sur les travaux élémentaires se trouvent dans la AN B061 – Privilèges relatifs à l'exécution de maintenance ou de travaux élémentaires en se fondant sur les directives provenant d'autres sources que le Règlement de l'aviation canadien;
 - e) L'échéancier de conformité qui n'est pas adéquat; ou
 - f) D'autres raisons de sécurité déterminées par le ministre.
- 5) Dans un tel cas, TCAC délivre sa propre CN correspondante au lieu de la CN délivrée par l'État de conception, et la CN de TCAC l'emporte sur la CN de l'État de conception. Toute CN qui n'est pas adoptée au Canada est affichée dans le SWIMN et annotée comme tel, p. ex., pas adoptée au Canada/remplacée au Canada par la CN CF-YYYY-NN.
- Remarque:** La CN délivrée par l'AAC de l'État de conception est applicable jusqu'à ce que la CN de TCAC soit délivrée ou qu'un Autre moyen de conformité (AMOC) de TCAC soit délivré pour retirer la nécessité de s'y conformer.
- 6) Lorsqu'une CN est délivrée par l'AAC de l'État de conception est déterminée comme n'étant pas appropriée aux fins d'application au Canada pour les raisons décrites au paragraphe 7.5(4) ci-dessus, TCAC avise l'AAC de l'État de conception de cette détermination et de la raison de celle-ci, avant la délivrance de la CN de TCAC correspondante.

8.0 Déterminer l'applicabilité de la consigne de navigabilité

- 1) Les propriétaires, exploitants ou personnes qui ont la garde ou la responsabilité légales d'un aéronef ont la responsabilité de s'assurer que leur aéronef respecte les exigences de toutes les CN applicables à l'aéronef, aux moteurs, aux hélices, aux pièces connexes ou à l'appareillage, avant d'effectuer un décollage en vertu de l'article 605.84 du RAC. Donc, il est important que les propriétaires, les exploitants ou les personnes qui ont la garde ou la responsabilité légales d'un aéronef puissent déterminer quelles CN s'appliquent à leurs produits aéronautiques.
- 2) Des ROMN ou CN délivrés à l'étranger s'appliquent aux produits aéronautiques immatriculés au Canada. Si des ROMN ou CN sont applicables au Canada, ils obtiennent le même statut obligatoire en vertu de l'article 605.84 du RAC et doivent être respectées, exactement comme les CN délivrées en vertu de la Sous-partie 521 du RAC. Une CN délivrée par une autre entité qu'un État de conception (comme un État de construction ou un État d'immatriculation) n'a pas de statut juridique en vertu du RA et n'est pas obligatoire, à l'exception des ROMN délivrés par l'État de construction pour lequel aucun CT n'a été délivré pour le produit aéronautique en vertu du sous-alinéa 605.84(1)c)(ii) du RAC.

Remarque: L'Union européenne (UE) a établi l'AESA pour assumer, au nom des États membres les responsabilités de l'État de conception en ce qui concerne la sécurité de l'aviation civile dans l'UE. L'AESA a établi deux types de

documents constituant leurs ROMN en vertu de l'Annexe 8 de l'OACI, soit une CN et les renseignements de conformité à caractère urgent (ECI). Une CN est délivrée pour régler une situation dangereuse liée à la conception. L'ECI est délivrée pour régler une situation dangereuse qui n'est pas liée à la conception. TCAC accepte l'ECI comme ayant une autorité équivalente à une CN. Donc, la conformité à la CN et à l'ECI est obligatoire en vertu de l'article 605.84 du RAC.

- 3) Des ROMN ou CN délivrés à l'étranger sont considérés comme ayant été délivrés par l'AAC de l'État de conception lorsque l'AAC qui délivre la CN est, à la date de délivrance de cette CN, responsable de la certification de l'aéronef, du moteur, de l'hélice, de la pièce ou de l'appareillage à laquelle la CN s'applique. L'État de conception d'un produit aéronautique peut être déterminé en examinant le CT et la FDCT du produit et en évaluant quelle AAC était l'État de conception au moment où les ROMN ou les CN de l'étranger ont été délivrés. La FDCT peut être consultée sur le site Web de Certificat émis en ligne du Système national d'approbation des produits aéronautiques (NAPA) (CELN): <https://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/nico-celn/>
- 4) Les CT de certains produits aéronautiques peuvent être transférés d'un État de conception à un autre en vertu de l'article 521.357 du RAC. Par exemple, un modèle d'hélicoptère a été transféré à un TDAC canadien depuis les États-Unis (É.-U.); et un modèle d'aéronef a été transféré à un TDAC canadien depuis l'Autriche. Le Canada est devenu l'État de conception de ces produits après le transfert de CT. Les CN applicables à l'hélicoptère sont les CN délivrées par la FAA avant la date de transfert de la définition de type à TCAC et les CN délivrées par TCAC après la date de transfert de la définition de type. Les CN applicables à l'aéronef sont les CN délivrées par l'AESA avant la date de transfert de la définition de type à TCAC et les CN délivrées par TCAC après la date de transfert de la définition de type.
- 5) En ce qui a trait aux ROMN ou CN de l'étranger délivrés par l'AAC de l'État de conception, à moins d'être remplacés ou annulés par une CN de TCAC (Réf.: article 7.5), ce qui suit s'applique:
 - a) Ces CN s'appliquent aux aéronefs immatriculés au Canada du type touché, peu importe le libellé contraire contenu. Par exemple, certaines CN de la FAA ont inclus des énoncés indiquant que la CN est seulement applicable aux aéronefs immatriculés aux É.-U. et cela pourrait être mal interprété comme signifiant que la CN n'est pas applicable aux aéronefs immatriculés au Canada;
 - b) Toute référence à des règlements étrangers dans ces CN (p. ex., les FAR des É.-U.) est interprétée comme signifiant le règlement canadien équivalent (p. ex., le RAC), qui ont préséance;
 - c) Peu importe les exigences (ou non) pour l'utilisation des installations étrangères approuvées (p. ex., un centre de réparation approuvé par la FAA ou un autre organisme), le propriétaire évalue si la CN exige des travaux spécialisés (définis par le RAC) par une entreprise suffisamment qualifiée approuvée par Transports Canada (p. ex., organisme de maintenance agréé);
 - d) Ces CN peuvent contenir un libellé qui permet un vol de convoyage unique de l'aéronef vers un endroit où les mesures correctives de la CN peuvent être accomplies. Dans ces cas, l'AMOC de Transports Canada n'est pas nécessaire pour le vol de convoyage, mais un permis de vol de Transports Canada est toujours requis (Réf.: articles 605.03 et 507.04 du RAC). À l'inverse, si le libellé de ces CN ne permet pas explicitement un vol de convoyage, un AMOC de Transports Canada est requis en plus du permis de vol de Transports Canada pour permettre un vol de convoyage. Cela s'applique aussi aux CN délivrées par TCAC (Réf.: CI 605-005);
 - e) Lorsque ces CN comprennent une exigence de rapport à l'AAC étrangère (p. ex., FAA, AESA, etc.), une copie du rapport est aussi envoyée à Transports Canada à la boîte aux lettres Consignes de navigabilité (TC) TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca; et

- f) Quand les CN contiennent des instructions sur la manière d'obtention de l'approbation d'un AMOC avec la CN de l'AAC étrangère, la demande de l'AMOC est plutôt envoyée à TCAC.

8.1 Section d'applicabilité de la consigne de navigabilité

- 1) La section d'applicabilité de chaque CN indique le produit aéronautique qui fait l'objet de la CN. Cette section peut aussi contenir de l'information comme le modèle, les numéros de série, les conditions d'opération et l'état de modification, comme indiqué dans l'alinéa 6.0(5)e) ci-dessus. Certains produits aéronautiques peuvent avoir été transférés d'un TDAC à un autre et, par conséquent, l'information sur la plaque signalétique de l'aéronef peut être différente que celle du titulaire actuel. Dans de tels cas, un historique clair de la propriété du CT peut être trouvé dans la FDCT afin d'aider à déterminer l'applicabilité de la CN du produit aéronautique donné.
- 2) Les propriétaires/exploitants/techniciens chargés de la maintenance qui ont la garde et la responsabilité d'un aéronef examinent soigneusement la section d'applicabilité de chaque CN pour déterminer l'applicabilité de leur produit aéronautique. Subséquemment, il peut être déterminé que certaines CN ne sont pas applicables au produit aéronautique au moment de l'examen. Toutefois, un changement ultérieur dans l'état de modification d'un aéronef (p. ex., un changement de la définition de type) pourrait exiger un examen subséquent d'une CN existante pour son applicabilité potentielle.
- 3) Les propriétaires/exploitants/techniciens chargés de la maintenance qui ont la garde et la responsabilité d'un aéronef doivent aussi être au courant que les CN peuvent être révisées, remplacées ou annulées. À moins d'avis contraire, les propriétaires/exploitants/techniciens chargés de la maintenance qui ont la garde et la responsabilité d'un aéronef doivent toujours se conformer à la version la plus récente d'une CN puisque la version antérieure est habituellement annulée. Cela s'applique aux CN révisées et remplacées (Réf.: alinéas 6.0(6)(c) et (d)).

8.2 Comment rédiger une liste de consignes de navigabilité applicables

- 1) L'application du SWIMN permet aux utilisateurs de créer une liste de toutes les CN connues applicables aux produits aéronautiques dans le registre canadien, en fonction de la marque et du modèle, de la marque d'immatriculation ou d'un titulaire de certificat/constructeur des CN d'équipements divers.
- 2) Les propriétaires/exploitants/techniciens chargés de la maintenance qui ont la garde et la responsabilité d'un aéronef utilisent, en plus de la base de données du SWIMN, toutes les autres sources d'information lors de la création initiale des CN applicables. Des sources comme les publications du constructeur ou les sites Web de l'État de conception peuvent fournir des renseignements spécifiques à leurs produits qui ne sont pas consignés dans la base de données du SWIMN. Une fois que les propriétaires/exploitants/techniciens chargés de la maintenance qui ont la garde et la responsabilité d'un aéronef ont rédigé une liste de CN du SWIMN et d'autres sources, ils déterminent si chaque CN dans la liste s'applique à leur produit aéronautique.
- 3) Les propriétaires/exploitants/techniciens chargés de la maintenance qui ont la garde et la responsabilité d'un aéronef ont la responsabilité d'assurer la conformité avec la CN d'équipements divers qui s'applique aux pièces, appareillages et CTS installés sur leurs aéronefs, moteurs ou hélices. Les CN visant des pièces, des appareillages et des CTS se trouvent dans la « liste d'équipements divers » sur la page Web des CN du SWIMN.

Remarque: Historiquement, les produits aéronautiques étaient affichés dans le SWIMN selon le TDAC précisé comme constructeur lors de la certification initiale. Cela est toujours le cas dans le SWIMN et ne correspond peut-être pas avec le constructeur ou le TDAC actuel indiqué dans la FDCT actuelle du produit ou sur la plaque signalétique de l'aéronef. Ainsi, lors d'une recherche dans le SWIMN, il faudra connaître l'historique des TDAC/constructeurs du produit. Ces

renseignements se trouvent, dans la plupart des cas, dans la section des remarques de la FDCT du produit aéronautique applicable et sur la plaque signalétique de l'aéronef.

9.0 Autres moyens de conformité ou exemption

- 1) Si une personne ne peut pas respecter les exigences précisées dans une CN ou si elle dispose d'autres moyens de conformité, les paragraphes 605.84(3) et 605.84(4) du RAC constituent la base réglementaire en vertu de laquelle le ministre peut, respectivement, accorder une exemption de conformité ou approuver un AMOC à la CN.
- 2) Le paragraphe 605.84(3) du RAC prévoit que le ministre peut accorder une exemption si les conditions relatives à la sécurité aérienne énoncées dans l'appendice H de la Norme 625 du RAC sont satisfaites et si le propriétaire lui démontre:
 - a) Dans les circonstances précisées dans l'exemption, il est peu pratique ou inutile de se conformer; et
 - b) L'exemption fournira un niveau de sécurité équivalent à celui visé par la CN.
- 3) Le paragraphe 605.84(4) du RAC indique que le ministre approuve un AMOC avec une CN, pour des raisons précisées dans l'approbation, lorsqu'il est démontré au ministre que l'AMOC proposé maintient le niveau de sécurité qui est visé par le délai de conformité, la modification, la restriction, le remplacement, l'inspection spéciale ou la procédure prévus dans la CN.
- 4) Si la CN qui fait l'objet d'un AMOC approuvé est révisée (Réf.: alinéa 6.0(6)(c)), cet AMOC demeure valide à moins que la CN révisée ne précise expressément le contraire.
- 5) Si la CN visée par un AMOC approuvé est remplacée (Réf.: alinéa 6.0(6)(d)), cet AMOC n'est plus valide à moins que la CN de remplacement ne précise expressément le contraire.
- 6) Vous trouverez plus de renseignements sur les AMOC et les exemptions dans la CI 605-005 et l'IP 605-002.

10.0 Gestion de l'information

- 1) Les CN de TCAC sont affichées dans le SWIMN et sont donc accessibles au public. Pour cette raison, les CN de TCAC ne contiennent pas de renseignements délicats sur le plan de sûreté ou exclusifs.

11.0 Historique du document

- 1) Sans objet.

12.0 Contactez-nous

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez contacter:

Chef, Division du maintien de la navigabilité aérienne de la Direction de la certification nationale des aéronefs (AARDG)

Téléphone: 613-773-8291

Courriel: TC.AirworthinessDirectives-Consignesdenavigabilite.TC@tc.gc.ca

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

Services de documentation AART

Courriel : AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca

Document original signé par

Linda Melnyk

Directrice, Direction des Normes

Aviation civile