



CIVIL AVIATION SAFETY ALERT

ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

ATTENTION:

Prospective foreign operators seeking a Foreign Air Operator Certificate – Free Trade Agreement (FAOC-FTA) to conduct commercial operations in Canada using experimental or ex-military aircraft holding restricted-category certification.

À L'ATTENTION DE :

Les exploitants étrangers éventuels qui souhaitent obtenir un certificat d'exploitant aérien étranger – Accord de libre-échange (CEAE-ALE) afin d'effectuer des opérations commerciales au Canada au moyen d'aéronefs expérimentaux ou ex-militaires titulaires d'un certificat de navigabilité spécial – catégorie restreinte.

APPLICATIONS FOR FAOC-FTA AUTHORIZATIONS INVOLVING RESTRICTED- CATEGORY FOREIGN EXPERIMENTAL OR EX- MILITARY AIRCRAFT UNDER SPECIALTY AIR SERVICES – CUSMA

DEMANDES D'AUTORISATION CEAE-ALE CONCERNANT DES AÉRONEFS ÉTRANGERS EXPÉRIMENTAUX OU EX-MILITAIRES DE CATÉGORIE RESTREINTE DANS LE CADRE DES SERVICES AÉRIENS SPÉCIALISÉS – ACEUM

PURPOSE:

The purpose of this Civil Aviation Safety Alert (CASA) is to inform existing and prospective foreign operators that, effective on the date of this publication, Transport Canada Civil Aviation (TCCA) will cease to accept or consider applications for the issuance of a Foreign Air Operator Certificate – Free Trade Agreement (FAOC-FTA) where the intent is to operate under Specialty Air Services – Free Trade Agreement – Canada-United States-Mexico Agreement (CUSMA) using experimental or ex-military aircraft holding restricted-category certification.

This policy aligns with the intent and safety expectations previously established for domestic operators under CASA 2024-06, which reinforces the need for uniform safety standards across all operations in Canada. It also reaffirms Canada's commitment—together with the United States of America and Mexico—that experimental or ex-military aircraft with type certificates derived from military experience are not authorized for specialty air services operations.

OBJET :

Le présent Alerte à la sécurité de l'aviation civile (ASAC) a pour objet d'informer les exploitants étrangers actuels et éventuels que, à compter de la date de cette publication, Transports Canada, Aviation civile (TCAC) cessera d'accepter ou d'examiner les demandes de délivrance d'un certificat d'exploitant aérien étranger – Accord de libre-échange (CEAE-ALE) lorsque l'intention est d'exploiter, dans le cadre des services aériens spécialisés – Accord Canada–États-Unis–Mexique (ACEUM), des aéronefs expérimentaux ou ex-militaires titulaires d'un certificat de navigabilité spécial – catégorie restreinte.

Cette politique est conforme à l'intention et aux attentes en matière de sécurité déjà établies pour les exploitants nationaux dans le cadre de l'ASAC 2024-06, laquelle réaffirme la nécessité de maintenir des normes uniformes de sécurité pour l'ensemble des opérations au Canada. Elle réaffirme également l'engagement du Canada, de concert avec les États-Unis d'Amérique et le Mexique, selon lequel les aéronefs expérimentaux ou ex-militaires dont le certificat de type découle d'une expérience militaire ne sont pas autorisés à effectuer des services aériens spécialisés.

BACKGROUND:

As outlined in CASA 2024-06, there has been a notable rise in commercial operations utilizing ex-military aircraft for aerial work purposes. This trend may signal a significant shift in the risk landscape. While CASA 2024-06 primarily addressed domestic operations, similar safety concerns persist in cases where operations are conducted under a FAOC-FTA.

This situation was influenced in part by a temporary deviation granted by the U.S. Federal Aviation Administration (FAA) in 2023, which permitted exceptions to the requirements outlined in Advisory Circular (AC) 00-6B. TCCA acknowledges that this deviation was implemented to address increased operational demands, particularly the need for additional aircraft capacity to support wildfire suppression and management efforts within Canada. With the understanding that this temporary measure is approaching its expiry, TCCA is taking immediate steps to reinforce its policy position and ensure continued alignment with long-term safety and regulatory objectives.

On October 2, 2025, TCCA released a [Preliminary Issue and Consultation Assessment \(PICA\)](#) to evaluate the potential use of foreign ex-military aircraft in Canadian commercial aviation, with a consultation period ending December 12, 2025. This assessment outlines the key factors TCCA is considering in evaluating the potential introduction of such aircraft into civil commercial operations.

The analysis focuses on safety, policy continuity, public benefit, and market demand. Canada's civil aviation system is founded on rigorous certification standards designed to ensure that aircraft meet civilian safety requirements—standards with which many military-designed aircraft have not demonstrated compliance.

While earlier policies permitted limited transfers of ex-military aircraft into commercial service, newer and more complex models present greater challenges in demonstrating equivalent levels of safety, particularly when the applicants are not the original manufacturers. At the same time, growing demand for aerial firefighting and other specialized missions highlights the potential public benefits of expanding aircraft availability.

CONTEXTE :

Comme le précise l'ASAC 2024-06, on observe une augmentation notable des opérations commerciales utilisant des aéronefs ex-militaires à des fins de travaux aériens. Cette tendance pourrait indiquer un changement important du profil de risque. Bien que l'ASAC 2024-06 visait principalement les opérations domestiques, des préoccupations similaires en matière de sécurité demeurent lorsque les opérations sont effectuées dans le cadre d'un CEAE-ALE.

Cette situation a été influencée en partie par une dérogation temporaire accordée par la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis en 2023, laquelle permettait des exceptions aux exigences énoncées dans la circulaire d'information (AC) 00-6B. TCAC reconnaît que cette dérogation avait été mise en place pour répondre à une augmentation des besoins opérationnels, notamment la nécessité d'accroître la capacité aérienne afin de soutenir les efforts de lutte et de gestion des feux de forêt au Canada. Consciente que cette mesure temporaire approche de son échéance, TCAC prend des mesures immédiates pour réaffirmer sa position stratégique et assurer un maintien de l'harmonisation avec ses objectifs de sécurité et de réglementation à long terme.

TCAC a publié le 2 octobre 2025 une [Évaluation préliminaire de la question et de la consultation \(EPQC\)](#) afin d'examiner l'utilisation potentielle d'aéronefs étrangers ex-militaires dans l'aviation commerciale canadienne avec une période de consultation se terminant le 12 décembre 2025. Cette évaluation présente les principaux facteurs que TCAC prend en considération pour analyser l'éventuelle introduction de tels aéronefs dans les opérations aériennes civiles commerciales.

L'analyse met l'accent sur la sécurité, la continuité des politiques, l'intérêt public et la demande du marché. Le système d'aviation civile du Canada repose sur des normes de certification rigoureuses visant à garantir que les aéronefs répondent aux exigences de sécurité civiles — des normes auxquelles de nombreux aéronefs conçus à des fins militaires n'ont pas démontré leur conformité.

Alors que les politiques antérieures permettaient des transferts limités d'aéronefs ex-militaires vers des services commerciaux, les modèles plus récents et plus complexes présentent des défis accrus pour démontrer un niveau de sécurité équivalent, particulièrement lorsque les demandeurs ne sont pas

TCCA's decision will ultimately seek to balance the potential public and operational benefits of integrating ex-military aircraft into commercial service against the associated safety risks, regulatory obligations, and broader economic considerations—including access to affordable aircraft for specialized missions.

Existing authorizations will remain valid until their respective expiry dates. FAOC-FTA applications already received by TCCA will be assessed in accordance with the current regulatory requirements.

Notwithstanding the above, TCCA will consider requests when there are exceptional situations, such as an emergency or immediate need for specific operational capacities.

RECOMMENDED ACTION:

Operators intending to acquire or operate such aircraft for commercial use in Canada should carefully consider this policy change. TCCA will not be accepting new applications for the issuance of a FAOC-FTA where the intent is to operate Specialty Air Services under CUSMA using restricted-category experimental or ex-military aircraft.

Existing operators are encouraged to review their current authorizations and contact the TCCA Foreign Operations Division for clarification on how this policy may affect ongoing or future operations.

All interested parties are encouraged to provide feedback to the PICA.

les fabricants d'origine. Par ailleurs, la demande croissante pour la lutte aérienne contre les incendies et d'autres missions spécialisées met en évidence les avantages potentiels, pour l'intérêt public, d'élargir la disponibilité de ces aéronefs.

La décision de TCAC visera ultimement à équilibrer les avantages publics et opérationnels potentiels liés à l'intégration d'aéronefs ex-militaires dans les services commerciaux avec les risques de sécurité associés, les obligations réglementaires et les considérations économiques plus larges — notamment l'accès à des aéronefs abordables pour des missions spécialisées.

Les autorisations existantes demeureront valides jusqu'à leurs dates d'expiration respectives. Les demandes de CEAE-ALE déjà reçues par TCAC seront évaluées conformément aux exigences réglementaires en vigueur.

Nonobstant ce qui précède, TCAC examinera les demandes d'exemption lorsqu'il existe des situations exceptionnelles, telles qu'une urgence ou un besoin immédiat de capacités opérationnelles particulières.

MESURES RECOMMANDÉES :

Les exploitants qui envisagent d'acquérir ou d'utiliser de tels aéronefs à des fins commerciales au Canada devraient porter une attention particulière à ce changement de politique, TCAC n'acceptera pas de nouvelles demandes de délivrance d'un CEAE-ALE lorsque l'intention est d'effectuer des services aériens spécialisés en vertu de l'ACEUM en utilisant des aéronefs de catégorie restreinte, expérimentaux ou ex-militaires.

Les exploitants actuels sont encouragés à examiner leurs autorisations en vigueur et à communiquer avec la Division des opérations étrangères de TCAC afin d'obtenir des précisions sur la façon dont cette politique pourrait affecter leurs opérations actuelles ou futures.

Toutes les parties intéressées sont invitées à transmettre leurs commentaires à l'EPQC.

CONTACT OFFICE:

For more information concerning this issue, or to comment, contact Standards Branch Documentation Services

E-mail:

AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca

BUREAU RESPONSABLE :

Pour davantage de renseignements à ce sujet, ou pour formuler des commentaires, veuillez communiquer avec le service de documentation à la direction des normes

Courriel :

AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca

ORIGINAL SIGNED BY / DOCUMENT ORIGINAL SIGNÉ PAR

Jamie-Lee MacDermid

EXECUTIVE DIRECTOR | DIRECTRICE EXÉCUTIVE
STANDARDS BRANCH | DIRECTION DES NORMES

THE TRANSPORT CANADA CIVIL AVIATION SAFETY ALERT (CASA) IS USED TO CONVEY IMPORTANT SAFETY INFORMATION AND CONTAINS RECOMMENDED ACTION ITEMS. THE CASA STRIVES TO ASSIST THE AVIATION INDUSTRY'S EFFORTS TO PROVIDE A SERVICE WITH THE HIGHEST POSSIBLE DEGREE OF SAFETY. THE INFORMATION CONTAINED HEREIN IS OFTEN CRITICAL AND MUST BE CONVEYED TO THE APPROPRIATE OFFICE IN A TIMELY MANNER. THE CASA MAY BE CHANGED OR AMENDED SHOULD NEW INFORMATION BECOME AVAILABLE.

L'ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE (ASAC) DE TRANSPORTS CANADA SERT À COMMUNIQUER DES RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ IMPORTANTS ET CONTIENT DES MESURES DE SUIVI RECOMMANDÉES. UNE ASAC VISE À AIDER LE MILIEU AÉRONAUTIQUE DANS SES EFFORTS VISANT À OFFRIR UN SERVICE AYANT UN NIVEAU DE SÉCURITÉ AUSSI ÉLEVÉ QUE POSSIBLE. LES RENSEIGNEMENTS QU'ELLE CONTIENT SONT SOUVENT CRITIQUES ET DOIVENT ÊTRE TRANSMIS RAPIDEMENT PAR LE BUREAU APPROPRIÉ. L'ASAC POURRA ÊTRE MODIFIÉE OU MISE À JOUR SI DE NOUVEAUX RENSEIGNEMENTS DEVIENNENT DISPONIBLES.