Transports Canada
Transport Canada

TP 14371F

Transports Canada

Manuel d'information aéronautique

(AIM de TC)

LRA — Délivrance des licences, immatriculation et navigabilité

1 OCTOBRE 2026

Canada

Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (AIM de TC)

Explication des changements

Entrés en vigueur le 1er octobre 2026

NOTES :

1. Des remaniements de texte et des modifications d'ordre rédactionnel qui s'imposaient ont été apportés dans l'ensemble de l'AIM de TC. Seuls les changements jugés importants sont décrits ci-dessous.
2. Le texte bleuté dans le Manuel constitue les modifications décrites dans la présente section.

Table des matières

LRA — Délivrance des licences, immatriculation et navigabilité 407

1.0 Licenses des membres d'équipage de conduite 407

1.1 Généralités 407
1.2 Carnet de documents d'aviation (CDA) 407
1.3 Compétences linguistiques en aviation 408
1.4 Permis et licences délivrés par Transports Canada, Aviation civile (TCAC) 408
1.4.1 Permis 408
1.4.2 Licences 408
1.5 Définitions de l'expérience de vol 408
1.6 Résumé des exigences relatives aux permis 409
1.6.1 Permis d'élève-pilote (SPP) 410
1.6.2 Permis de pilote 411
1.7 Résumé des exigences relatives aux licences 412
1.7.1 Licence de pilote 412
1.7.2 Licence de pilote privé (PPL) 412
1.7.3 Licence de pilote professionnel (CPL) 413
1.7.4 Licence de pilote de ligne (ATPL) 414
1.7.5 Licence de mécanicien navigant (FE) 414
1.8 Différences entre la règlementation canadienne et les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 1 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) 415
1.9 Aptitude physique et mentale pour les permis et les licences 415
1.9.1 Périodes de validité médicale 415
1.9.2 Aptitude physique et mentale – Renouvellement des certificats médicaux de catégorie 1, 2 ou 3 (pilote jugé apte) 416
1.9.3 Aptitude physique et mentale – Renouvellement d'un certificat médical de catégorie 4 417
1.9.4 Aptitude physique et mentale – Pilote jugé inapte 417
1.10 Refus de délivrer un permis, une licence, une qualification ou un certificat médical 417
1.11 Rétablissement d'un permis, d'une licence ou d'une qualification suspendus 417
1.12 Exigences relatives à la mise à jour des connaissances 417
1.13 Accord de conversion des licences des membres d'équipage de conduite entre le Canada et les États-Unis 418
1.14 Administration des licences des membres d'équipage de conduite 419
1.14.1 Demande de changement d'adresse sur une licence de membre d'équipage de conduite 419
1.14.2 Demande de remplacement d'un document de licence de l'aviation civile 419
1.14.3 Déclaration de nom pour les licences de membre d'équipage de conduite 419
1.14.4 Changement de citoyenneté 419

2.0 Médecine aéronautique civile 419

2.1 Processus d'évaluation médicale 419
2.1.1 Rapport d'examen médical 419
2.1.2 Déclaration médicale pour la catégorie 4 420
2.2 Exigences relatives aux examens médicaux 421
2.3 Examen médical périodique pour les catégories 1, 2 et 3 — Aptitude physique et mentale 422
2.4 Comité de révision médicale de l'aviation 422
2.5 Évaluation d'inaptitude 422
2.6 Révision par le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) 422

3.0 Examens du personnel navigant 423

3.1 Salles d'examen 423
3.2 Triche à l'examen 423
3.3 Utilisation de calculatrices ou d'ordinateurs portatifs 424

4.0 Identification, marques, immatriculation et assurance des aéronefs 424

4.1 Généralités 424
4.2 Identification des aéronefs 424
4.3 Marques de nationalité et d'immatriculation 424

4.4 Changement de propriétaire — Aéronef immatriculé au Canada 425
4.5 Immatriculation initiale 425
4.6 Importation d'aéronefs 425
4.7 Exportation d'aéronefs 425
4.8 Assurance-responsabilité 425

5.0 Navigabilité des aéronefs 426

5.1 Généralités 426
5.2 Exigences à l'égard de la conception des aéronefs 426
5.2.1 Généralités 426
5.2.2 Certificat de type canadien 426
5.3 Autorité de vol et conformité acoustique 427
5.3.1 Généralités 427
5.3.2 Certificat de navigabilité (CdN) 427
5.3.3 Certificat spécial de navigabilité 427
5.3.4 Permis de vol 427
5.3.5 Conformité acoustique 428
5.4 Certification après maintenance 428
5.4.1 Généralités 428
5.4.2 Certification de la maintenance exécutée à l'étranger 428
5.5 Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne (RAINA) 428
5.6 Exigences de maintenance des aéronefs immatriculés au Canada 429
5.6.1 Généralités 429
5.6.2 Calendrier de maintenance 429
5.6.3 Exécution de la maintenance 429
5.6.4 Dossiers techniques des aéronefs 429
5.6.5 Programme de rapports de difficultés en service 430
5.7 Consignes de navigabilité (CN) 430
5.7.1 Généralités 430
5.7.2 Disponibilité des consignes de navigabilité (CN) 430
5.7.3 Dossiers relatifs au calendrier de maintenance et au respect des consignes de navigabilité (CN) 430

6.0 Le Tribunal d'appel des transports du CANADA (TATC) 430

6.1 Généralités 430
6.2 Refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien 431
6.3 Suspension, annulation ou refus de renouveler un document d'aviation canadien 431
6.4 Amendes 431
6.5 Appels 432

LRA — Délivrance des licences, immatriculation et navigabilité

1.0 Licenses des membres d'équipage de conduite

1.1 Généralités

La législation, la réglementation et les normes canadiennes sur les licences des membres d'équipage de conduite sont contenues dans la *Loi sur l'aéronautique* et le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

NOTES :

1. Les renseignements qui figurent dans ce chapitre sont donnés à titre d'orientation uniquement. Pour toute question particulière, s'adresser à un bureau régional de délivrance des licences de Transports Canada (TC).
2. En cas de divergence entre les renseignements qui figurent dans ce chapitre et le RAC, c'est ce dernier qui a préséance.

Le RAC ou tout accord bilatéral de délivrance des licences de membres d'équipage de conduite conclu avec un État contractant de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) contient les exigences détaillées relatives à la délivrance des licences et des précisions sur différents permis, licences, qualifications et exigences médicales. Les règlements et les normes sur la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite se trouvent dans :

a) la sous-partie 401 et la norme 421 du RAC;

b) la sous-partie 404 et la norme 424 du RAC;

c) les accords bilatéraux de délivrance des licences des membres d'équipage de conduite.

Un carnet de documents d'aviation (CDA) servant à contenir des documents relatifs à l'aviation, est remis à chaque membre d'équipage de conduite pour prouver qu'il réunit les compétences requises pour certains permis, licences, certificats et qualifications. Les vignettes des différents permis, licences et certificats médicaux sont apposées au CDA. Le CDA comprend la photographie du titulaire et d'autres caractéristiques de sécurité qui garantiront une authentification formelle.

Les licences sont conformes aux normes énoncées à l'Annexe 1 de l'OACI. Toutes les différences canadiennes par rapport aux normes de l'OACI sont publiées dans la sous-section 1.7 de la Partie GEN de l'*AIP Canada*. Les permis ne sont pas conformes aux normes de l'OACI et ne sont valables que dans l'espace aérien canadien, à moins d'être autorisés dans le pays où le vol est effectué.

Les titulaires d'un permis ou d'une licence doivent détenir un certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique), conformément aux exigences d'Industrie Canada, s'ils doivent utiliser de l'équipement radiotéléphonique à bord d'un aéronef.

1.2 Carnet de documents d'aviation (CDA)

Les titulaires d'une licence et d'un permis canadiens doivent posséder un carnet de documents d'aviation (CDA).

Un candidat qui demande sa première licence ou son premier permis canadien doit également demander un CDA en même temps. Une photographie de type passeport doit être annexée au formulaire nº 26-0726, *Demande de carnet de documents d'aviation*.

Le CDA est un document de 24 pages divisé en différentes sections. Il inclut les renseignements sur les licences du titulaire, ainsi que des renseignements juridiques et les abréviations utilisées dans le CDA. Trois sections montrent clairement les licences et permis du titulaire, les données sur ses compétences et ses certificats médicaux.

Le CDA peut contenir plusieurs permis et licences ainsi que des renouvellements de qualifications et de certificats médicaux pendant toute sa période de validité.

Transports Canada (TC) a commencé à émettre des CDA valides pendant dix ans. Les titulaires d'une licence annotée du niveau fonctionnel en compétences linguistiques continueront à recevoir des CDA valides pendant cinq ans, car ces derniers doivent repasser les épreuves linguistiques tous les cinq ans. Le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) sera modifié en conséquence.

Vous trouverez plus de précisions sur le CDA sur la page Web suivante de Transports Canada, Aviation civile (TCAC) : <https://www.tc.gc.ca/fr/services/aviation/delivrance-licences-pilotes-personnel/demande-carnet-documents-aviation.html>.

1.3 Compétences linguistiques en aviation

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) exige que toutes les licences des membres d'équipage de conduite portent la mention d'une qualification de compétences linguistiques.

Les exigences de l'OACI en matière de compétences linguistiques s'appliquent à toutes les langues utilisées dans les communications radiotéléphoniques dans le cadre des opérations internationales, et, par conséquent, les pilotes effectuant des vols internationaux devront démontrer qu'ils ont un niveau acceptable de compétences linguistiques en anglais ou dans la langue utilisée par les stations au sol.

Transports Canadan, Aviation civile (TCAC) annote les licences des membres d'équipage de conduite de la mention anglais ou français, ou les deux, pour indiquer que le titulaire satisfait aux exigences de compétences linguistiques en aviation, dans la mesure où il a obtenu le niveau expert ou fonctionnel à son évaluation.

a) Le niveau expert correspond au niveau 6 de l'OACI. Le niveau expert n'a pas de date d'expiration, et le titulaire de licence est exempt de toute autre épreuve.

b) Le niveau fonctionnel correspond aux niveaux 4 et 5 de l'OACI. Le niveau fonctionnel est le niveau minimal de compétences linguistiques requis pour les communications radiotéléphoniques. Le titulaire d'une licence annotée du niveau fonctionnel doit repasser les épreuves tous les cinq ans.

c) Les personnes ayant obtenu un niveau inférieur au niveau fonctionnel (niveaux 1 à 3 de l'OACI) à leur évaluation ne se qualifient pas pour une licence canadienne de membre d'équipage de conduite.

1.4 Permis et licences délivrés par Transports Canada, Aviation civile (TCAC)

1.4.1 Permis

a) Permis d'élève—pilote

b) Permis de pilote—autogire

c) Permis de pilote—avion ultra-léger

d) Permis de pilote de loisir—avion

1.4.2 Licences

a) Licence de pilote—planeur

b) Licence de pilote—ballon

c) Licence de pilote privé—avion

d) Licence de pilote privé—hélicoptère

e) Licence de pilote professionnel—avion

f) Licence de pilote professionnel—hélicoptère

g) Licence de pilote de ligne—avion

h) Licence de pilote de ligne—hélicoptère

i) Licence de mécanicien navigant

NOTE :
Les qualifications relatives aux TEA et aux contrôleurs de la circulation aérienne sont précisées dans :

a) la sous-partie 402 et la norme 422 du RAC;

b) le chapitre 566 du *Manuel de navigabilité* de la partie 5 du RAC.

1.5 Définitions de l'expérience de vol

Pour les besoins de formation au pilotage ou des compétences en pilotage nécessaires pour satisfaire aux exigences du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), les définitions suivantes s'appliquent :

a) **Temps d'instruction de vol en double commande :** temps de vol pendant lequel une personne reçoit des instructions de vol d'une personne dont les qualifications sont conformes au RAC.

   i) Fonctions de pilote aux commandes : temps de vol durant lequel un pilote titulaire d'une licence, à des fins d'établissement des compétences, montre qu'il possède les habiletés prescrites de commandant de bord en procédant comme s'il était le commandant de bord de l'aéronef.

   ii) Fonctions de pilote surveillant/pilote qui n'est pas aux commandes : temps de vol durant lequel un pilote titulaire d'une licence, à des fins d'établissement des compétences, montre qu'il possède les habiletés de copilote ou de commandant en second en procédant comme s'il était le copilote de l'aéronef.

b) **Temps de vol en solo** : temps de vol nécessaire pour obtenir un permis, une licence ou une qualification de vol.

   i) Dans le cas d'un pilote, temps de vol pendant lequel il est le seul membre d'équipage de conduite.

   ii) Dans le cas du titulaire d'un permis d'élève-pilote, temps de vol pendant lequel il est le seul à bord de l'aéronef et sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol titulaire d'une qualification pour la catégorie d'aéronef pertinente.

c) **Temps de vol aux instruments** : temps de vol à bord d'un aéronef pendant lequel le pilote fait référence exclusivement aux instruments de vol. Ce temps de vol peut être accumulé lorsque le pilote évolue selon les règles de vol aux instruments (IFR) dans des conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC) ou dans des conditions météorologiques de vol à vue (VMC) pendant la formation au pilotage sous la visière, avec des lunettes limitant la vision ou par tout autre moyen qui limite la visibilité à l'extérieur du poste de pilotage.

d) **Temps de vol aux instruments au sol** : temps de vol aux instruments dans un simulateur ou un dispositif de formation simulant le vol (FSTD) approuvé par Transports Canada, Aviation civile (TCAC) pour la formation au pilotage, tout en contrôlant le simulateur exclusivement grâce aux instruments de vol.

e) **Temps de vol en qualité de commandant de bord** : temps de vol dans un aéronef comme pilote ayant la responsabilité et l'autorité relatives à l'utilisation et à la sécurité de l'aéronef.

f) **Temps de vol en qualité de commandant de bord sous surveillance** : temps de vol, en dehors de la formation au pilotage, accumulé dans le cadre d'un programme de formation au pilotage approuvé par TCAC par un copilote qui agit comme commandant de bord sous la supervision d'un autre commandant de bord. Le temps de vol en qualité de commandant de bord sous surveillance ne peut être reconnu que s'il a été accumulé conformément à l'article 421.11 de la norme 421 du RAC : <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433/normes/norme-421-permis-licences-qualifications-membres-equipage-conduite-reglement-aviation-canadien-rac#421_11>.

g) **Temps de vol en qualité de copilote** : temps de vol accumulé comme copilote sur un aéronef certifié comme exigeant un copilote selon les spécifications du manuel de vol, ou par le certificat d'exploitation aérienne (CEA), ou sur un aéronef certifié par TCAC pour être exploité au minimum par un équipage de deux personnes.

NOTE :
Tout titulaire ou demandeur d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite doit tenir un carnet personnel conformément à l'article 401.08 du RAC : <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/TexteComplet.html#s-401.08>.

1.6 Résumé des exigences relatives aux permis

Les tableaux qui suivent résument les exigences relatives à la délivrance de licences et à l'aptitude physique et mentale pour tous les permis de membre d'équipage de conduite. Pour plus de précisions, consulter la norme 421 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

1.6.1 Permis d'élève-pilote (SPP)

NOTES :

1. Les titulaires d'un SPP doivent posséder un certificat médical valide et approprié pour exercer les privilèges de leur permis.
2. Les certificats médicaux associés à un permis ont une période de validité conforme à l'article 404.04 du RAC. Pour continuer à exercer les privilèges de leur permis, les titulaires doivent renouveler les certificats médicaux applicables avant la fin la période de validité.
3. Lorsqu'une déclaration médicale de catégorie 4 est utilisée pour le permis d'élève-pilote – avion, la déclaration doit être signée par un médecin autorisé à pratiquer au Canada.

Tableau 1.1 – Exigences du SPP

CATÉGORIE DE SPP	ÂGE	CATÉGORIE MÉDICALE	CONNAISSANCES ET EXAMEN	EXPÉRIENCE	HABILETÉS
Autogire	14	1 ou 3	90 % au PSTAR*	Selon les compétences	Certifié prêt pour un vol en solo
Avion ultra-léger	14	1, 3 ou 4	RAC 421.19(2)*d*)(i)	Selon les compétences	Certifié prêt pour un vol en solo
Planeur	14	1, 3 ou 4	RAC 421.19(2)*d*)(ii)	Selon les compétences	Certifié prêt pour un vol en solo
Ballon	14	1 ou 3	90 % au PSTAR	Selon les compétences	Certifié prêt pour un vol en solo
Avion	14	1, 3 ou 4	90 % au PSTAR	Selon les compétences	Certifié prêt pour un vol en solo
Hélicoptère	14	1 ou 3	90 % au PSTAR	Selon les compétences	Certifié prêt pour un vol en solo

* PSTAR est le code informatique pour l'examen écrit Réglementation aérienne pour le permis d'élève-pilote ou pour les postulants étrangers et militaires à la licence de pilote privé.

1.6.2 Permis de pilote

NOTES :

1. Les titulaires d'un permis doivent posséder un certificat médical valide et approprié pour exercer les privilèges de leur permis.
2. Les certificats médicaux associés à un permis ont une période de validité conforme à l'article 404.04 du RAC. Pour continuer à exercer les privilèges de leur permis, les titulaires doivent renouveler les certificats médicaux applicables avant la fin de la période de validité.
3. Lorsqu'une déclaration médicale de catégorie 4 est utilisée pour le permis de pilote de loisir – avion, la déclaration doit être signée par un médecin autorisé à pratiquer au Canada.

Tableau 1.2 – Exigences des permis de pilote

CATÉGORIE DE PERMIS	ÂGE	CATÉGORIE MÉDICALE	CONNAISSANCES ET EXAMEN	EXPÉRIENCE (temps d'instruction de vol minimum)	HABILETÉS
Autogire (GYP)	17	1 ou 3	40 heures de formation au sol et 60 % au GYROP*	Total – 45 h incluant : En double commande – 12 h En solo–12 h	Démonstration en vol et lettre de l'instructeur
Avion ultra-léger (ULP-A)	16	1, 3 ou 4	20 heures de formation au sol et 60 % à l'ULTRA*	Total – 10 h incluant : En double commande – 5 h En solo – 2 h	Démonstration en vol et lettre de l'instructeur
Avion de loisir (RPP-A)	16	1, 3 ou 4	60 % au RPPAE* ou au PPAER*	Total – 25 h incluant : En double commande – 15 h En solo – 5 h	Test en vol

* GYROP est le code informatique pour l'examen écrit du permis de pilote – autogire.

ULTRA est le code informatique pour l'examen écrit du permis de pilote – avion ultra-léger.

RPPAE est le code informatique pour l'examen écrit du permis de pilote de loisir – avion.

PPAER est le code informatique pour l'examen écrit de la licence de pilote privé – avion.

1.7 Résumé des exigences relatives aux licences

1.7.1 Licence de pilote

Les tableaux qui suivent résument les exigences relatives à la délivrance de licences et à l'aptitude physique et mentale pour toutes les licences des membres d'équipage de conduite. Pour plus de précisions, consulter la norme 421 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

NOTES :

1. Les titulaires de licence doivent posséder un certificat médical valide et approprié pour exercer les privilèges de leur licence.
2. Les certificats médicaux associés à une licence ont une période de validité conforme à l'article 404.04 du RAC. Pour continuer à exercer les privilèges de leur licence, les titulaires doivent renouveler les certificats médicaux applicables avant la fin de la période de validité.

Tableau 1.3 – Exigences des licences de catégories planeur et ballon

CATÉGORIE DE LICENCE	ÂGE	CATÉGORIE MÉDICALE	CONNAISSANCES ET EXAMEN	EXPÉRIENCE (temps d'instruction de vol minimum)	HABILETÉS
Planeur (GPL)	16	1, 3 ou 4	15 heures de formation au sol et 60 % au GLIDE*	Total – 6 h incluant : En double commande – 1 h En solo – 2 h	Démonstration en vol et lettre de l'instructeur
Ballon (BPL)	17	1 ou 3	10 heures de formation au sol et 60 % au PIBAL*	Total – 16 h incluant : Vol libre – 11 h incluant au minimum : En double commande – 3 h En solo – 1 h	Démonstration en vol et lettre de l'instructeur

* GLIDE est le code informatique pour l'examen écrit de la licence de pilote – planeur.

PIBAL est le code informatique pour l'examen écrit de la licence de pilote – ballon.

1.7.2 Licence de pilote privé (PPL)

Tableau 1.4 – Exigences de la PPL

CATÉGORIE DE LICENCE	ÂGE	CATÉGORIE MÉDICALE	CONNAISSANCES ET EXAMEN	EXPÉRIENCE (temps d'instruction de vol minimum)	HABILETÉS
Avion (PPL-A)	17	1 ou 3	40 heures de formation au sol et 60 % au PPAER*	Total – 45 h incluant : En double commande – 17 h En solo – 12 h	Test en vol
Hélicoptère (PPL-H)	17	1 ou 3	40 heures de formation au sol et 60 % au PPHEL*	Total – 45 h incluant : En double commande – 17 h En solo – 12 h	Test en vol

* PPAER est le code informatique pour l'examen écrit de la licence de pilote privé – avion.

PPHEL est le code informatique pour l'examen écrit de la licence de pilote privé – hélicoptère.

1.7.3 Licence de pilote professionnel (CPL)

Tableau 1.5 – Exigences de la CPL

CATÉGORIE DE LICENCE	ÂGE	CATÉGORIE MÉDICALE	CONNAISSANCES ET EXAMEN	EXPÉRIENCE (temps d'instruction de vol minimum)	HABILETÉS
Pilote professionnel – avion (CPL-A) Si le pilote est titulaire d'une PPL-A	18	1	80 heures de formation au sol et 60 % au CPAER*	Total – 200 h incluant : Commandant de bord – 100 h ET 65 heures de formation en tant que pilote professionnel incluant : En double commande – 35 h En solo – 30 h	Test en vol
Pilote professionnel – avion (CPL-A) S'il est diplômé d'un cours intégré approuvé	18	1	Certificat d'achèvement de cours à la place de ces exigences	Certificat d'achèvement de cours à la place de ces exigences	Test en vol
Pilote professionnel – hélicoptère (CPL-H) Si le pilote est titulaire d'une PPL-H	18	1	40 heures de formation au sol et 60 % au CPHEL*	Total – 100 h incluant : Commandant de bord – 35 h ET 60 heures de formation en tant que pilote professionnel consistant en : En double commande – 37 h En solo – 23 h	Test en vol
Pilote professionnel – hélicoptère (CPL-H) Si le pilote n'est pas titulaire d'une PPL-H	18	1	80 heures de formation au sol et 60 % au CPHEL	Total – 100 h incluant : Commandant de bord - 35 h ET 100 heures de formation en tant que pilote professionnel incluant : En double commande – 55 h En solo – 35 h	Test en vol

* CPAER est le code informatique pour l'examen écrit de la licence de pilote professionnel – avion.

CPHEL est le code informatique pour l'examen écrit de la licence de pilote professionnel – hélicoptère.

1.7.4 Licence de pilote de ligne (ATPL)

Tableau 1.6 – Exigences de l'ATPL

CATÉGORIE DE LICENCE	ÂGE	CATÉGORIE MÉDICALE	CONNAISSANCES ET EXAMEN	EXPÉRIENCE (temps d'instruction de vol minimum)	HABILETÉS
Pilote de ligne – avion (ATPL-A)	21	1	70 % au SAMRA*, 70 % au SARON* et 70 % à l'INRAT*	Total – 1 500 h incluant : Avion – 900 h Commandant de bord – 250 h	Test en vol pour une qualification de vol aux instruments du groupe 1
Pilote de ligne – hélicoptère (ATPL H)	21	1	70 % à l'HAMRA* et 70 % à l'HARON*	Total – 1 000 h incluant : Hélicoptère – 600 h Commandant de bord – 250 h	Test en vol à bord d'un hélicoptère à deux pilotes

*SAMRA est le code informatique pour l'examen érit Météorologie, aides à la radionavigation et préparation des vols en vue d'une licence de pilote de ligne – avion.

SARON est le code informatique pour l'examen écrit Droit aérien et généralités sur l'exploitation et la navigation relatives aux avions en vue d'une licence de pilote de ligne – avion.

INRAT est le code informatique pour l'examen écrit Qualification de vol aux instruments.

HAMRA est le code informatique pour l'examen écrit Météorologie, aides à la radionavigation et préparation des vols en vue d'une licence de pilote de ligne – hélicoptère.

HARON est le code informatique pour l'examen écrit Droit aérien et généralités sur l'exploitation et la navigation relatives aux avions en vue d'une licence de pilote de ligne – hélicoptère.

1.7.5 Licence de mécanicien navigant (FE)

Tableau 1.7 – Exigences de la licence de FE

CATÉGORIE DE LICENCE	ÂGE	CATÉGORIE MÉDICALE	CONNAISSANCES ET EXAMEN	EXPÉRIENCE (temps d'instruction de vol minimum)	HABILETÉS
Mécanicien navigant (FE)	18	1	60 % au FLENG*	Total – 100 h	Démonstration en vol et lettre de l'instructeur
Mécanicien navigant (FE) ** Doit être titulaire d'une CPL-A	18	1	60 % au FLENG	Programme de formation approuvé Total – 50 h	Démonstration en vol et lettre de l'instructeur

* FLENG est le code informatique pour l'examen écrit de la licence de mécanicien navigant

1.8 Différences entre la règlementation canadienne et les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 1 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Les licences sont conformes aux normes énoncées à l'Annexe 1 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Toutes les différences canadiennes par rapport aux normes de l'OACI sont publiées à la sous-section 1.7 de la partie GEN de l'*AIP Canada* (voir <https://www.navcanada.ca/fr/information-aeronautique/aip-canada.aspx>).

1.9 Aptitude physique et mentale pour les permis et les licences

Les normes médicales relatives aux licences des membres d'équipage de conduite de l'aviation civile ont été établies conformément aux normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et elles sont précisées dans la norme 424 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Une évaluation médicale est nécessaire pour que les titulaires d'un permis ou d'une licence puissent exercer les privilèges que leur confère leur permis ou licence.

NOTE :
Un certificat médical de catégorie 4 est délivré pour certains permis et certaines licences qui ne sont utilisés que dans l'espace aérien canadien.

L'aptitude physique et mentale pour un certificat médical de catégorie 1, 2 ou 3 est déterminée par un examen médical mené par un médecin-examinateur de l'aviation civile (MEAC) canadien ou un médecin-examinateur de l'aviation désigné par l'autorité de délivrance des licences d'un État contractant de l'OACI.

Si l'examen médical est mené par un médecin-examinateur de l'aviation désigné par l'autorité de délivrance des licences d'un État contractant de l'OACI, le rapport d'examen médical dûment rempli doit être transmis à la Direction de la médecine aéronautique civile de Transports Canada, Aviation civile (TCAC) à l'adresse suivante, où il fera l'objet d'un examen et d'une évaluation :

Direction de la médecine aéronautique civile
Transports Canada
330, rue Sparks
Place de Ville, Tour C, bureau 617
Ottawa ON K1A 0N8

L'aptitude physique et mentale pour un certificat médical de catégorie 4 est établie en remplissant le formulaire n° 26-0297, *Déclaration médicale pour les licences et les permis nécessitant une catégorie 4 norme médicale*, accessible à <https://www.tc.gc.ca/wwwdocs/Forms/26-0297_0712-06_BO.pdf>. Il est recommandé aux pilotes de soumettre une demande de certificat médical de catégorie 4 par courriel à leur centre de service régional approprié dont les adresses de courriel peuvent être trouvées à <https://tc.canada.ca/fr/aviation/contacts-bureaux-aviation-civile#quartier>. Les déclarations médicales devraient être envoyées au centre de service régional et non à Médecine aéronautique civile pour éviter des délais inutiles.

L'âge du demandeur et le type de permis ou de licence demandé déterminent la fréquence des examens médicaux nécessaires pour satisfaire aux exigences en matière d'aptitude physique et mentale.

La période de validité d'un certificat médical est calculée à partir du premier jour du mois qui suit la date de l'examen médical ou de la déclaration médicale.

1.9.1 Périodes de validité médicale

Le tableau qui suit représente une liste abrégée des périodes de validité médicale relatives aux permis, licences et qualifications suivants.

Tableau 1.8 – Périodes de validité médicale

Licence, permis ou qualification	Moins de 40 ans	40 ans ou plus
Licence de pilote privé	60 mois	24 mois
Licence de pilote — planeur	60 mois	60 mois
Licence de pilote — ballon	60 mois	24 mois
Permis de pilote — loisir	60 mois	24 mois
Permis de pilote — autogire	60 mois	24 mois
Permis de pilote — avion ultra-léger	60 mois	60 mois
Qualification d'instructeur de vol — planeur	60 mois	60 mois
Qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger	60 mois	60 mois
Qualification permettant le transport de passagers — avion ultra-léger	60 mois	24 mois
Licence de mécanicien navigant	12 mois	12 mois
Licence de contrôleur de la circulation aérienne	24 mois	12 mois
Permis d'élève-pilote	60 mois	60 mois

NOTE :
La période de validité d'un certificat médical pour une licence de pilote professionnel, une licence de pilote en équipage multiple — avion ou une licence de pilote de ligne est de 12 mois, lorsque le titulaire de la licence agit en qualité de membre d'équipage de conduite contre rémunération. Toutefois, la période de validité est réduite à 6 mois dans les cas suivants :

a) le titulaire de la licence est âgé de 40 ans ou plus et l'aéronef est utilisé par un seul pilote avec des passagers à bord;

b) il est âgé de 60 ans ou plus.

NOTE :
Le titulaire d'une licence de pilote professionnel ou d'une licence de pilote de ligne peut exercer les avantages d'une licence de pilote privé jusqu'à la fin de la période de validité applicable pour la licence de pilote privé précisée dans le tableau ci-dessus.

Exemple :

Une personne âgée de 39 ans et une de 40 ans, toutes les deux titulaires d'une licence de pilote privé, ont renouvelé leur certificat médical le 29 juillet 2020. Le certificat médical de la personne de 39 ans sera valide 60 mois et devra être renouvelé avant le 1er août 2025. Le certificat médical de la personne de 40 ans sera valide 24 mois et devra être renouvelé avant le 1er août 2022.

1.9.2 Aptitude physique et mentale – Renouvellement des certificats médicaux de catégorie 1, 2 ou 3 (pilote jugé apte)

Le renouvellement d'un certificat médical de catégorie 1, 2 ou 3 peut être effectué par un MEAC canadien ou par un médecin-examinateur de l'aviation désigné par l'autorité de délivrance des licences d'un État contractant de l'OACI.

Si le titulaire est jugé physiquement et mentalement apte pour tel permis ou telle licence par un MEAC, ce dernier renouvellera alors le certificat médical pour la période de validité complète en apposant un timbre-dateur et sa signature dans l'espace et sur la page voulus du CDA.

Si l'examen médical est mené par un médecin-examinateur de l'aviation désigné par l'autorité de délivrance des licences d'un État contractant de l'OACI, le rapport d'examen médical dûment rempli doit être transmis à la Direction de la médecine aéronautique civile de TCAC à l'adresse suivante, où il fera l'objet d'un examen et d'une évaluation :

Direction de la médecine aéronautique civile
Transports Canada
330, rue Sparks
Place de Ville, Tour C, bureau 617
Ottawa ON K1A 0N8

Si le titulaire est jugé physiquement et mentalement apte pour tel permis ou telle licence par la Direction de la médecine aéronautique civile de TCAC, un nouveau certificat médical lui sera délivré. Pour plus de renseignements, consulter la sous-partie 2.3 du chapitre LRA.

1.9.3 Aptitude physique et mentale – Renouvellement d'un certificat médical de catégorie 4

Un pilote qui souhaite conserver un certificat médical de catégorie 4 doit remplir le formulaire nº 26-0297, *Déclaration médicale pour les licences et les permis nécessitant une catégorie 4 norme médicale*, au moins 60 jours avant la date d'expiration de son certificat médical. Cela donnera aux responsables de la délivrance des licences de TC suffisamment de temps pour délivrer un nouveau certificat médical de catégorie 4 avant l'expiration du certificat médical d'origine. Il est recommandé aux pilotes de soumettre une demande de certificat médical de catégorie 4 par courriel à leur centre de service régional approprié dont les adresses de courriel peuvent être trouvées à <https://tc.canada.ca/fr/aviation/contacts-bureaux-aviation-civile#quartier>. Les déclarations médicales devraient être envoyées au centre de service régional et non à Médecine aéronautique civile pour éviter des délais inutiles.

1.9.4 Aptitude physique et mentale – Pilote jugé inapte

L'objectif fondamental de l'attestation médicale est de permettre aux titulaires d'un permis ou d'une licence d'exercer les privilèges rattachés à leur licence ou permis. Certains demandeurs de certificat médical peuvent être jugés inaptes, auquel cas un certificat médical ne pourra être délivré.

Si le demandeur jugé inapte est à la limite d'une norme médicale, les renseignements médicaux à son sujet seront examinés par le Comité de révision médicale de l'aviation.

En pareil cas, il est possible de faire preuve d'une certaine souplesse quant à la norme médicale pour permettre au demandeur d'exercer les privilèges rattachés à son permis ou à sa licence, à condition que la sécurité aérienne ne soit pas compromise.

Voir les sous-parties 2.4 et 2.5 du chapitre LRA pour davantage d'information à ce sujet.

1.10 Refus de délivrer un permis, une licence, une qualification ou un certificat médical

Le pouvoir conféré au ministre de refuser de délivrer ou de modifier un permis, une licence, une qualification ou un certificat médical est énoncé dans la *Loi sur l'aéronautique*.

Le refus peut être attribué à l'un des motifs suivants :

a) le demandeur est inapte, conformément à l'article 6.71 de la Loi;

b) le demandeur ne répond pas aux conditions de délivrance ou de modification du document, conformément à l'article 6.71 de la Loi;

c) l'intérêt public le requiert, conformément à l'article 6.71 de la Loi;

d) le demandeur omet de payer l'amende qu'il a reçue, conformément à l'article 7.21 de la Loi.

Transports Canada, Aviation civile (TCAC) veillera à déterminer si une demande est simplement incomplète ou si le demandeur ne satisfait pas aux exigences énoncées dans le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

a) Lorsqu'un demandeur n'a pas soumis tous les documents requis, le personnel de la délivrance des licences doit l'aviser de l'impossibilité de traiter la demande jusqu'à ce que les documents ou renseignements requis soient soumis.

b) Lorsque toutes les options sont épuisées et que les renseignements fournis par le demandeur démontrent que le demandeur n'est pas qualifié pour le document demandé, le personnel de la délivrance des licences doit aviser le demandeur de la décision de ne pas délivrer le document.

Si le ministre décide de refuser de délivrer ou de modifier un permis, une licence, une qualification ou un certificat médical conformément à la Loi sur l'aéronautique, il adresse alors un Avis de refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien au demandeur. La lettre précise les motifs et les raisons particulières de la décision.

1.11 Rétablissement d'un permis, d'une licence ou d'une qualification suspendus

Pour rétablir, à l'égard d'un membre d'équipage de conduite, un permis, une licence ou une qualification qui ont été suspendus aux termes du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, le demandeur doit fournir la preuve qu'il satisfait aux conditions nécessaires au rétablissement du document en question.

1.12 Exigences relatives à la mise à jour des connaissances

Outre posséder un certificat médical valide, le membre d'équipage de conduite doit satisfaire aux exigences du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) en matière de mise à jour des connaissances pour exercer les privilèges de son permis, de sa licence ou de sa qualification conformément aux articles 401.05 et 421.05 du RAC.

Les exigences relatives à la mise à jour des connaissances portent sur trois périodes : cinq ans, deux ans et six mois. Si le pilote souhaite assumer les fonctions de commande de bord ou de copilote d'un aéronef, il doit respecter les exigences de mise à jour des connaissances pour les périodes de cinq et deux ans. S'il envisage de transporter des passagers, il doit également se conformer à l'exigence de six mois.

Pour satisfaire à l'exigence de cinq ans, le pilote doit répondre à l'une des conditions suivantes :

a) avoir effectué des vols en qualité de commandant de bord ou de copilote au cours des cinq années précédentes;

b) avoir subi une révision en vol en compagnie d'un instructeur de vol et réussi l'examen écrit Règlement de l'aviation pour le permis d'élève-pilote ou pour les postulants étrangers et militaires à la licence de pilote privé (PSTAR) au cours des 12 mois précédents.

Pour satisfaire à l'exigence de deux ans, le pilote doit avoir réussi un programme de formation périodique au cours des 24 mois, et pour cela, se conformer à l'une des sept conditions suivantes :

a) subir une révision en vol avec un instructeur de vol;

b) participer à un séminaire sur la sécurité organisé par Transports Canada, Aviation civile (TCAC);

c) participer à un programme de formation périodique approuvé par TCAC;

d) suivre un programme d'autoformation;

e) suivre un programme de formation ou se soumettre à un contrôle de la compétence du pilote en application des parties IV, VI ou VII du RAC;

f) satisfaire aux exigences relatives à la délivrance ou au renouvellement d'une licence, d'un permis ou d'une qualification;

g) subir l'examen écrit en vue de l'obtention d'une licence, d'un permis ou d'une qualification.

De plus, les membres d'équipage de conduite doivent satisfaire à des exigences spécifiques relatives à la mise à jour des connaissances pour d'autres catégories d'aéronefs, qualifications de vol aux instruments et opérations de transport de passagers. Consulter les articles 401.05 et 421.05 du RAC pour obtenir des renseignements supplémentaires.

1.13 Accord de conversion des licences des membres d'équipage de conduite entre le Canada et les États-Unis

Les États-Unis et le Canada ont signé un accord bilatéral relatif à la sécurité aéronautique afin de faciliter l'acceptation réciproque de divers paramètres de leur système de surveillance de la sécurité aéronautique respectif au profit des utilisateurs de ces systèmes. Dans l'accord, les deux pays ont élaboré des annexes techniques appelées procédures de mise en œuvre qui portent sur des domaines particuliers des activités de sécurité aérienne.

L'annexe technique sur la délivrance de licences aux pilotes s'intitule *Procédures de mise en œuvre pour la délivrance de licences*. Ces procédures permettent aux pilotes titulaires de certaines licences ou de certains certificats d'un pays ou de l'autre d'obtenir une licence ou un certificat de l'autre pays s'ils satisfont à certaines exigences.

Pour faciliter la conversion des certificats ou des licences, la Federal Aviation Administration (FAA) et Transports Canada, Aviation civile (TCAC) ont convenus de se fournir mutuellement une vérification de l'authenticité de la licence ou du certificat de pilote et du certificat médical associé **avant** d'entreprendre la conversion d'une licence ou d'un certificat. TCAC considère qu'un titulaire de certificat de pilote de la FAA qui se conforme aux conditions respectives de délivrance des licences de TCAC énoncées dans les *Procédures de mise en œuvre pour la délivrance de licences* a droit à la délivrance d'une licence de TCAC.

NOTES :

1. Il est entendu que les demandeurs qui se conforment à ces procédures de mise en œuvre ne sont pas tenus de respecter aussi les exigences des normes respectives du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).
2. Les licences et les certificats qui ont été délivrés sur la foi d'une licence étrangère **NE SONT PAS** admissibles à ce processus de conversion.

Les certificats suivants de pilote de la FAA peuvent être convertis au moyen des procédures de mise en œuvre pertinentes :

a) Pilote privé – avion ou giravion.

b) Pilote professionnel – avion ou giravion.

c) Pilote de ligne – avion ou giravion.

Au moment de demander la conversion de l'un quelconque des certificats de pilote ci-dessus, les annotations ou les qualifications qui sont déjà mentionnées sur ce certificat de pilote peuvent également être transférées. Les annotations ou les qualifications suivantes peuvent être converties à l'aide des procédures de mise en œuvre pertinentes

a) qualification de vol aux instruments;

b) qualifications de classe ou de type d'aéronef;

c) qualifications de vol de nuit.

Après la conversion de l'un des certificats de pilote énoncés ci-dessus et la délivrance de la licence équivalente de TCAC, les procédures de mise en œuvre prévoient le renouvellement de la qualification de vol aux instruments.

Aucun test en vol n'est exigé de la part des demandeurs en vertu de ce processus de conversion.

Les demandeurs qui convertissent une licence de pilote — avion ou giravion trouveront d'autres renseignements sur la page Web suivante : <https://www.tc.gc.ca/fr/services/aviation/delivrance-licences-pilotes-personnel/licences-permis-qualifications-membres-equipage-conduite/conversion-licence-pilote-eu-canada.html>.

Les demandeurs de TCAC sont tenus de remplir le formulaire AC 8060-71 de la FAA, *Verification of Authenticity of Foreign License, Rating and Medical Certification*, et de se conformer aux autres exigences énoncées dans la circulaire d'information de la FAA AC 61-135A, disponible à l'adresse suivante : <www.faa.gov/regulations_policies/advisory_circulars/index.cfm/go/document.information/documentID/1027574>.

1.14 Administration des licences des membres d'équipage de conduite

1.14.1 Demande de changement d'adresse sur une licence de membre d'équipage de conduite

TCAC doit être avisé de tout changement d'adresse postale dans les sept jours qui suivent ledit changement conformément à l'article 400.07 du RAC. Pour cela, il faut soumettre le formulaire n° 26-0760, *Demande de changement d'adresse des licences des membres d'équipage de conduite*, dûment rempli au bureau régional de délivrance des licences de TCAC le plus proche. Le formulaire en question est disponible en format PDF à l'adresse suivante : <https://wwwapps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/telecharger/26-0760_BO_PD>.

1.14.2 Demande de remplacement d'un document de licence de l'aviation civile

Pour un permis ou une licence non reçus, perdus, volés, détruits ou rendus illisibles, il convient de soumettre le formulaire n° 26-0738, *Demande de remplacement d'un document de licence de l'aviation civile*, dûment rempli au bureau régional de délivrance des licences de TCAC le plus proche. Le formulaire en question est disponible en format PDF à l'adresse suivante : <https://wwwapps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/telecharger/26-0738_BO_PD>.

1.14.3 Déclaration de nom pour les licences de membre d'équipage de conduite

TCAC doit être avisé de tout changement apporté aux noms de famille ou prénoms. Pour cela, il convient de soumettre le formulaire n° 26-0759, *Déclaration de nom pour les licences des membres d'équipage de conduite*, dûment rempli au bureau régional de délivrance des licences de TCAC le plus proche. Le formulaire en question est disponible en format PDF à l'adresse suivante : <https://wwwapps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/telecharger/26-0759_BO_PD>.

1.14.4 Changement de citoyenneté

TCAC doit être avisé de tout changement de citoyenneté. Pour cela, il convient de soumettre une lettre à votre bureau régional de délivrance des licences de TCAC pour l'aviser de ce changement. La lettre doit être accompagnée d'une preuve de la nouvelle citoyenneté conformément à l'article 421.06 du RAC.

2.0 Médecine aéronautique civile

2.1 Processus d'évaluation médicale

2.1.1 Rapport d'examen médical

Tous les titulaires d'un permis ou d'une licence de pilote ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne délivrés au Canada doivent subir un examen médical périodique pour déterminer si leur aptitude physique et mentale leur permet d'exercer les privilèges conférés par leur permis ou leur licence. Cet examen médical est normalement effectué par un MEAC désigné. La fréquence des examens médicaux dépend de l'âge du demandeur et du type de permis ou de licence demandé. Pour certains examens, des tests supplémentaires peuvent être requis, comme un audiogramme ou un électrocardiogramme. Un tableau représentant les périodes de validité des certificats médicaux est présenté au paragraphe 404.04(6) du RAC à <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/TexteComplet.html#s-404.04>.

Environ 700 médecins désignés MEAC par TC se trouvent au pays et à l'étranger à des endroits stratégiques.

Si l'examen est effectué dans un État contractant de l'OACI, il doit être effectué par un médecin-examinateur désigné par le Canada ou par l'État en question. L'examen médical devra déterminer si le demandeur respecte les exigences d'aptitude physique et mentale propres au Canada. Consulter la norme 424 du RAC à <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433/normes/norme-424-exigences-medicales-reglement-aviation-canadien-rac>.

Seuls les MEAC canadiens désignés peuvent valider un examen de renouvellement en apposant leur estampille MEAC officielle et en signant la section relative au certificat médical dans le CDA.

Les organismes de pilotage locaux ont habituellement une liste des médecins-examinateurs dans les environs. Il est également possible d'obtenir une copie de la liste des médecins en s'adressant au bureau régional de la Médecine aéronautique civile ou en consultant le site Web de TCAC à <http://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/came-meac/l.aspx?lang=fra>.

2.1.2 Déclaration médicale pour la catégorie 4

Dans le cadre d'une demande de délivrance ou de renouvellement des documents d'aviation canadiens mentionnés ci-dessous, le demandeur peut soumettre une demande de certificat médical pour la catégorie 4 en remplissant le formulaire n° 26-0297, *Déclaration médicale pour les licences et les permis nécessitant une catégorie 4 norme médicale* (<https://wwwapps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/telecharger/26-0297_BO_PD>) :

a) permis d'élève-pilote — avion;

b) permis de pilote de loisir;

c) permis de pilote — avion ultra-léger;

d) permis d'élève-pilote — planeur;

e) licence de pilote — planeur.

Cette déclaration médicale peut aider à déterminer si l'aptitude physique et mentale du demandeur lui permet d'exercer les privilèges conférés par son permis ou sa licence. La déclaration médicale peut être remplie, sauf si le demandeur présente des antécédents médicaux énoncés sur la liste de la Partie B du formulaire, auquel cas il doit subir un examen médical auprès d'un MEAC.

Le formulaire n° 26-0297, *Déclaration médicale pour les licences et les permis nécessitant une catégorie 4 norme médicale*, comprend trois parties.

Partie A

Tous les demandeurs doivent remplir cette partie du formulaire. Ils doivent y inscrire leur nom, adresse actuelle et y fournir d'autres renseignements personnels.

Partie B

Tous les demandeurs de permis de pilote — avion ultra-léger et de licence de pilote — planeur doivent remplir, signer et dater la partie B de la déclaration médicale et la faire signer par un témoin. Les demandeurs de permis d'élève-pilote — avion ou de permis de pilote de loisir doivent aussi remplir et signer la partie B de la déclaration médicale, mais n'ont pas besoin de la signature d'un témoin.

NOTE :
Si le demandeur présente des antécédents médicaux énoncés à la partie B du formulaire, il doit subir un examen médical auprès d'un MEAC. Ne pas communiquer l'existence d'un problème médical constitue une infraction en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Partie C (Cette partie concerne seulement les titulaires de permis d'élève-pilote — avion ou de permis de pilote de loisir.)

En plus de remplir la partie B de la déclaration médicale, les titulaires de permis d'élève-pilote — avion ou de permis de pilote de loisir doivent demander à un médecin autorisé à pratiquer au Canada ou à un MEAC de remplir la partie C. La signature d'un témoin n'est pas nécessaire.

Tous les demandeurs de permis de pilote de loisir doivent subir un électrocardiogramme au repos à 12 dérivations après l'âge de 40 ans, lors de leur premier examen médical après l'âge de 50 ans et par la suite tous les quatre ans. Il n'est pas nécessaire de soumettre le tracé de l'électrocardiogramme avec la déclaration médicale, mais le médecin autorisé à signer doit confirmer l'avoir effectué et en avoir lu les résultats.

Une fois dûment rempli, la déclaration médicale pour la catégorie 4 doit être remise à un bureau régional de délivrance des licences de TC, qui délivrera alors le certificat médical le cas échéant.

Un demandeur ayant rempli la déclaration médicale pour la catégorie 4 ne peut agir à titre de membre d'équipage de conduite avant qu'il ne soit en mesure de produire le certificat médical valide approprié. Pour plus de renseignements à cet égard, consulter l'article 401.03 du RAC.

Un pilote renouvelant sa déclaration médicale pour la catégorie 4 devrait remplir le formulaire de déclaration 60 jours avant la date d'expiration de son certificat médical. Ce délai permettra au personnel de la délivrance des licences de TC d'émettre un nouveau certificat médical pour la catégorie 4, ou encore une nouvelle vignette de certificat médical pour la catégorie 4 pour le CDA, et ce, avant que le certificat médical original n'expire.

Le titulaire d'un certificat médical pour la catégorie 4 peut exercer les privilèges conférés par son permis ou sa licence lorsqu'il effectue des vols dans l'espace aérien canadien seulement.

NOTE :
Le demandeur qui veut obtenir une licence de pilote privé ou une licence de catégorie plus élevée, ou encore qui veut poursuivre une carrière en aviation, devrait faire d'emblée une demande de certificat médical pour la catégorie 3 ou 1 plutôt que de faire une demande de certificat médical pour la catégorie 4, et ce, afin de gagner du temps et d'économiser de l'argent.

2.2 Exigences relatives aux examens médicaux

Tableau 2.1 – Catégories et exigences médicales en fonction de l'âge

Type de permis ou de licence	Catégorie médicale	Rapport médical		Audiogramme	Électrocardiogramme	
		Âge	Exigence		Âge	Exigence
Pilote de ligne Mécanicien navigant Pilote professionnel (Valide toutes les autres catégories)	1	Moins de 40 ans	Dans les 12 mois suivant la délivrance ou le renouvellement	Lors de l'examen initial et, par la suite, à 55 ans	Moins de 30 ans	Lors de l'examen initial
		Plus de 40 ans	Dans les 6 mois suivant la délivrance ou le renouvellement		Entre 30 et 40 ans	Lors de l'examen initial et, par la suite, tous les 2 ans
					Plus de 40 ans	Lors de l'examen initial et, par la suite, tous les ans
NOTE : à moins d'indication contraire, le titulaire d'un certificat médical de catégorie 1 est jugé apte pour tout permis ou licence pendant la période de validité associé à son certificat médical.						
Contrôleur de la circulation aérienne	2	Moins de 40 ans	Dans les 2 ans suivant la délivrance ou le renouvellement	Lors de l'examen initial et, par la suite, à 55 ans	Moins de 30 ans	Lors de l'examen initial
		Plus de 40 ans	Dans les 12 mois suivant la délivrance ou le renouvellement		Entre 30 et 40 ans	Lors de l'examen initial et, par la suite, tous les 2 ans
					Plus de 40 ans	Lors de l'examen initial et, par la suite, tous les ans
Permis d'élève-pilote : -Hélicoptère -Ballon -Autogire Licence de pilote privé Permis de pilote autogire Licence de pilote de ballon	3	Moins de 40 ans	Dans les 5 ans suivant la délivrance ou le renouvellement	Si cliniquement indiqué	Moins de 40 ans	S.O.
		Plus de 40 ans	Dans les 2 ans suivant la délivrance ou le renouvellement		Plus de 40 ans	Lors de l'examen initial et, par la suite, tous les quatre ans
Instructeur de vol – ultra-léger	3	Tous	Dans les 5 ans suivant la délivrance ou le renouvellement	Si cliniquement indiqué	Moins de 40 ans	S.O.
Instructeur de vol – planeur	1 ou 3				Plus de 40 ans	Lors de l'examen initial et, par la suite, tous les cinq ans
Licence de pilote de planeur Permis de pilote ultra-léger	4	Tous	Déclaration médicale (rapport d'examen médical complet si cliniquement indiqué)	Si cliniquement indiqué		S.O.
Permis de pilote de loisir Permis d'élève-pilote : -Avion -Planeur -Ultra-léger	4	Tous	Déclaration médicale ou formulaire 26-0297 contresigné par un médecin	Si cliniquement indiqué	Moins de 40 ans	S.O.
					Entre 40 et 50 ans	Lors de l'examen initial
					Plus de 50 ans	Lors de l'examen initial, et par la suite, tous les 4 ans

Ces exigences sont énoncées au tableau intitulé « Exigences physiques et mentales » de la norme 424 du RAC à <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433/normes/norme-424-exigences-medicales-reglement-aviation-canadien-rac>.

2.3 Examen médical périodique pour les catégories 1, 2 et 3 — Aptitude physique et mentale

Une fois l'examen terminé, l'examinateur fait une recommandation sur l'aptitude physique et mentale du demandeur et envoie le rapport d'examen médical à l'agent médical régional de l'aviation (AMRA) du bureau régional pertinent qui l'étudiera. Si la personne est déjà titulaire d'un permis ou d'une licence de pilote ou d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne délivrés au Canada et qu'elle est considérée comme étant physiquement et mentalement apte par le médecin-examinateur, ce dernier prolongera la période de validité médicale du permis ou de la licence du titulaire pour la période de validité maximale en apposant sa signature et son estampille dans le carnet de documents d'aviation (CDA) à la section de la certification médicale.

La période de validité d'un CDA est de cinq ans.

2.4 Comité de révision médicale de l'aviation

Un faible pourcentage de demandeurs ont des problèmes d'ordre médical qui les empêchent de répondre aux normes médicales. Dans ce cas, les renseignements médicaux les concernant pourraient être examinés par le Comité de révision médicale de l'aviation. Ce Comité est composé de spécialistes en neurologie, cardiologie, psychiatrie, ophtalmologie, médecine interne, oto-rhino-laryngologie et médecine aéronautique. Les membres de ce Comité se réunissent régulièrement à Ottawa pour revoir les cas complexes et soumettre des recommandations à l'agent médical régional de l'aviation (AMRA).

2.5 Évaluation d'inaptitude

Moins d'un pour cent de tous les demandeurs sont jugés inaptes, une décision qui n'est pas prise à la légère. L'objectif fondamental de l'évaluation médicale est de permettre aux titulaires de permis ou de licences de conserver leurs privilèges tout en respectant les normes de sécurité aérienne. Il est possible de faire preuve de souplesse quant aux normes médicales si une restriction de sécurité est appliquée au permis ou à la licence d'un titulaire ou si une modification à la périodicité de son contrôle médical est imposée pour compenser son écart par rapport aux normes médicales. Par exemple, un pilote avec certaines conditions médicales peut être limité à effectuer des vols seulement avec pilote accompagnateur ou comme pilote accompagnateur.

S'il est jugé qu'un demandeur est inapte, il en sera informé par écrit par l'agent médical régional de l'aviation (AMRA) et le chef d'équipe technique régional des Opérations aériennes, Transports Canada, Aviation civile (TCAC). S'il s'agit d'une demande initiale, le certificat médical n'est pas délivré. Si le demandeur est titulaire d'un certificat médical, celui-ci est suspendu ou annulé. Si le demandeur était titulaire d'un certificat médical, une lettre lui est transmise signalant que le renouvellement du document en question est refusé.

Si un certificat médical est refusé, suspendu, annulé ou non renouvelé, il est possible que le demandeur ou le titulaire du permis ou de la licence veuille discuter de son évaluation médicale ou l'examiner avec l'AMRA. Par téléconférence ou lors d'une rencontre, l'AMRA examine, avec le demandeur ou le titulaire du permis ou de la licence, les renseignements médicaux pertinents à l'évaluation. En général, le demandeur ou le titulaire du permis ou de la licence peut voir ces documents en présence de l'AMRA et l'interroger sur leur contenu relativement aux normes médicales. Dans le cas de renseignements médicaux délicats ou complexes, l'AMRA peut inviter le demandeur ou letitulaire du permis ou de la licence à poser les questions cliniques à son médecin de famille, qui pourra mieux lui expliquer les répercussions possibles. Dans ce cas, le demandeur ou le titulaire du permis ou de la licence doit signer un formulaire de consentement désignant un médecin auquel les rapports seront transmis.

Par ailleurs, le demandeur ou détenteur de permis ou de licences peut invoquer les dispositions décrites au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) concernant la révision de l'évaluation.

« L'article 404.12 du RAC stipule que :

La personne qui demande le renouvellement d'un certificat médical et qui, selon l'évaluation du ministre, ne satisfait pas aux exigences du paragraphe 404.11(1) peut, dans les 30 jours suivant la date de réception de l'avis visé au paragraphe 404.11(2)

a) demander au ministre de réviser l'évaluation;

b) soumettre au ministre des renseignements supplémentaires relatifs à son aptitude physique et mentale à l'appui de sa demande.

Lorsqu'une demande de révision d'une évaluation lui est soumise en application du paragraphe (1), le ministre doit :

a) examiner les renseignements supplémentaires relatifs à l'aptitude physique et mentale du demandeur;

b) aviser immédiatement par écrit le demandeur des résultats de la révision de l'évaluation. »

2.6 Révision par le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC)

Après avoir suivi les étapes décrites précédemment, si le demandeur ou titulaire du permis ou de la licence désire faire revoir par le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) la décision concernant son certificat médical, il doit en faire la demande de suspension, d'annulation ou de refus de renouvellement de son certificat médical avant la date précisée dans l'avis. Le TATC accusera réception de la demande de révision et fixera par la suite une date d'audience. Toute question concernant le déroulement des audiences devrait être adressée au TATC, qui est un organisme indépendant de Transports Canada (TC).

Si le demandeur ou titulaire du permis ou de la licence possède des renseignements médicaux nouveaux ou supplémentaires, il lui est fortement suggéré de les transmettre à l'agent médical

régional de l'aviation (AMRA) avant l'audience ; ces renseignements peuvent suffire pour permettre à l'AMRA de recommander que le certificat médical soit remis en vigueur et peuvent éviter au demandeur ou au titulaire du permis ou de la licence de devoir se présenter à une audience du TATC. Pour le demandeur ou le titulaire du permis ou de la licence, le fait de révéler ou non ces preuves n'a aucune incidence sur son droit à une audience devant le TATC, mais le Tribunal refusera de prendre une décision dans cette affaire si les nouvelles preuves n'ont pas été examinées par la Médecine aéronautique civile.

Si le demandeur ou le titulaire du permis ou de la licence décide de déposer une demande de révision au TATC, la procédure est la suivante :

Normalement, la cause sera entendue par un seul professionnel de la santé, membre du TATC. Le membre du TATC évalue la preuve médicale par rapport aux normes médicales réglementaires promulguées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et aux avis de la Médecine aéronautique civile. Il peut soit confirmer la décision du ministre soit demander au ministre de revoir sa décision. Le TATC n'a pas le pouvoir d'exiger du ministre que celui-ci délivre un certificat médical valide au demandeur ou au titulaire du permis ou de la licence.

Si le membre du TATC rend une décision qui n'est pas favorable au demandeur ou au titulaire du permis ou de la licence, ce dernier peut en appeler de la décision auprès d'un comité composé de trois membres du TATC. Le comité ne peut revoir que les preuves présentées à l'audience. Aucune nouvelle preuve ne peut être considérée à ce stade du recours. Si ce comité composé de trois membres du TATC rend une décision favorable au demandeur ou au titulaire du permis ou de la licence, il détermine que le ministre devrait revoir sa décision. Si ce comité rend une décision qui n'est pas favorable au demandeur ou au titulaire du permis ou de la licence, il n'y a plus de possibilité d'appel auprès du TATC.

Si le membre ou le comité composé de trois membres du TATC décide que le ministre devrait revoir sa décision, TC n'a aucun droit d'appel. Le cas est révisé objectivement par le ministre uniquement selon les preuves disponibles au moment de la révision initiale. Dans le cadre du processus de révision, le directeur des Normes demandera au directeur de la Médecine aéronautique civile de revoir le cas et de lui fournir une recommandation concernant l'aptitude physique et mentale du demandeur ou du titulaire du permis ou de la licence. Le directeur de la Médecine aéronautique civile ne participe habituellement pas à l'examen médical effectué par l'AMRA ni aux recommandations du Comité de révision médicale de l'aviation. Il peut donc formuler une opinion objective à la suite d'un examen indépendant de toutes les preuves médicales disponibles au moment de la décision initiale. Si le directeur de la Médecine aéronautique civile participe à l'examen médical, l'affaire est renvoyée à l'extérieur du Ministère pour une contre-expertise.

Une copie de cette recommandation est alors envoyée au demandeur ou au titulaire du permis ou de la licence, qui a ensuite dix jours ouvrables pour faire parvenir au directeur des Normes les observations qu'il souhaite formuler concernant la recommandation du directeur de la Médecine aéronautique civile Après ce délai, une décision finale est prise par le directeur des Normes concernant l'évaluation médicale, et le demandeur ou le titulaire du permis ou de la licence en est avisé.

3.0 Examens du personnel navigant

3.1 Salles d'examen

Pour les différentes licences de pilote de loisir, les examens écrits des équipages de conduite peuvent avoir lieu à certaines unités de formation au pilotage. La plupart des bureaux régionaux et des centres de Transports Canada (TC) de l'Aviation civile offrent un service d'examen écrit. Pour obtenir les coordonnées de ces bureaux et centres, visiter la page Web de TC à <https://www.tc.gc.ca/fr/services/aviation/delivrance-licences-pilotes-personnel/licences-permis-qualifications-membres-equipage-conduite/examens-membres-equipage-conduite/centres-transports-canada-surveillants-examen-autorises.html>.
TC n'a aucune salle d'examen à l'extérieur du Canada.

3.2 Triche à l'examen

L'article 400.02 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) stipule ceci :

« (1) Sauf autorisation du surveillant, il est interdit dans le cas d'un examen écrit de faire ou de tenter de faire ce qui suit :

a) copier ou enlever d'un endroit le texte de l'examen ou toute partie de celui-ci;

b) donner à quiconque ou accepter de quiconque une copie du texte de l'examen ou de toute partie de celui-ci;

c) aider quiconque ou accepter de l'aide de quiconque pendant l'examen;

d) subir l'examen ou toute partie de celui-ci pour le compte d'une autre personne;

e) utiliser tout matériel ou toute documentation pendant l'examen.

(2) La personne qui accomplit un acte interdit par le paragraphe (1) échoue à l'examen et ne peut se présenter à tout autre examen pendant l'année qui suit. »

3.3 Utilisation de calculatrices ou d'ordinateurs portatifs

Voici une liste de règles à suivre concernant l'utilisation de calculatrices ou d'ordinateurs portables lors d'un examen écrit :

a) Un demandeur peut utiliser une calculatrice portative pour la résolution de problèmes, y compris une calculatrice avec impression sur bande, pourvu qu'elle soit sans mémoire.

b) Un demandeur peut utiliser un ordinateur électronique portatif qui a été conçu spécialement pour les opérations aériennes, y compris un ordinateur avec guide-opérateur, pourvu que celui-ci ait été approuvé par Transports Canada (TC) à des fins d'examen et que la mémoire soit remise à zéro avant et après l'examen en présence du surveillant de l'examen.

c) Les demandes d'approbation d'ordinateurs électroniques portatifs doivent être accompagnées d'un ordinateur modèle en état de fonctionnement, de tout logiciel disponible, et, s'il y a lieu, des instructions pour remettre à zéro toute la mémoire sans modifier la programmation et le tout doit être envoyé par le fabricant à :

Transports Canada
Normes de l'aviation commerciale (AARTF)
330, rue Sparks
Ottawa ON K1A 0N8

Les instructions et le procédé d'effacement du bloc de mémoire doivent être assez simples pour ne retenir que brièvement l'attention des surveillants.

NOTES :

1. Aucun ordinateur pouvant servir à taper et à emmagasiner une quantité importante de textes ne sera approuvé.
2. Aucun appareil muni d'un accès à d'autres applications ou réseaux ne sera approuvé.
    a) Les ordinateurs de vol électroniques Jeppesen/Sanderson PROSTAR et AVSTAR, Jeppesen TECHSTAR et TECHSTAR PRO, ASA CX-la Pathfinder, ASA CX-2 Pathfinder et ASA CX-3, Cessna Sky/Comp, NAV-GEM, et E6B de Sporty ont été approuvés pour les examens écrits de licence de membre d'équipage de conduite qui demandent des calculs numériques.
    b) Un demandeur ne peut utiliser ni guide d'instruction ni manuel d'utilisation pendant un examen de TC.
    c) À la fin d'un examen écrit, tout le matériel imprimé doit être remis au surveillant.

LRA

4.0 Identification, marques, immatriculation et assurance des aéronefs

4.1 Généralités

Nul ne pourra piloter un aéronef civil au Canada, sauf une aile libre ou un modèle réduit, à moins que cet aéronef ne soit immatriculé conformément à la partie II du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) ou en vertu des lois d'un État membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ou d'un État ayant conclu un accord bilatéral avec le Canada relativement aux vols internationaux.

Afin qu'il puisse être immatriculé au Canada, un aéronef doit être d'un type approuvé au Canada pour recevoir un certificat de navigabilité (CdN), un certificat spécial de navigabilité ou un permis de vol (à l'exception des avions ultra-légers), et son propriétaire doit avoir qualité pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien conformément à la partie II du RAC.

4.2 Identification des aéronefs

En vertu de l'article 201.01 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), une plaque d'identification doit être fixée sur un aéronef d'immatriculation canadienne. La plaque d'identification ignifuge donne des renseignements sur le constructeur, la désignation de modèle, le numéro du certificat de type et le numéro de série de l'aéronef. Dans le cadre d'une demande de certificat d'immatriculation, il faut fournir une photo de la plaque d'identification montrant clairement les renseignements qui s'y trouvent.

4.3 Marques de nationalité et d'immatriculation

Nul ne pourra exploiter un aéronef immatriculé au Canada à moins que les marques de nationalité et d'immatriculation soient propres et visibles et qu'elles soient affichées conformément au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) ou aux lois de l'État d'immatriculation.

Au Canada, les marques de nationalité et d'immatriculation d'un aéronef neuf ou importé sont attribuées, sur demande, par le bureau régional concerné de Transports Canada (TC). Une demande de marque particulière, autre que la marque suivante disponible, sera considérée marque spéciale. Si cette marque spéciale est disponible, elle pourra être obtenue moyennant paiement. Les marques peuvent être réservées pendant un an, sans être attribuées à un aéronef particulier, moyennant aussi paiement.

Les marques d'immatriculation des aéronefs sont constituées d'une marque de nationalité et d'une marque d'immatriculation. Les marques de nationalité canadienne sont formées des lettres majuscules « C » ou « CF ». Les lettres « CF » sont réservées aux aéronefs d'époque (de collection) (fabriqués avant le 1er janvier 1957). Si la marque de nationalité est « CF », la marque d'immatriculation est constituée de trois lettres majuscules. Si la marque de nationalité consiste seulement en une lettre

majuscule « C », la marque d'immatriculation comprend quatre lettres majuscules commençant par « F» ou « G » pour les aéronefs ordinaires (y compris les aéronefs de construction amateur). La marque de nationalité précédera la marque d'immatriculation et sera séparée de cette dernière par un trait d'union.

Dans le cas des aéronefs ultra-légers de base et de type évolué, la marque d'immatriculation comprend quatre lettres majuscules commençant par « I ».

Un aéronef fabriqué avant le 1er janvier 1957 est reconnu comme aéronef d'époque et il lui est permis d'arborer l'une ou l'autre des marques de nationalité « C » ou « CF ». Les aéronefs fabriqués après le 31 décembre 1956 recevront la lettre de nationalité « C » seulement. Un aéronef fabriqué après le 31 décembre 1956 qui porte la marque de nationalité « CF » peut la porter jusqu'au moment où il sera repeint. Il portera alors la marque de nationalité « C » (par exemple, *CF-XXX* devient *C-FXXX*). Le bureau régional de TC doit être avisé par écrit lorsque la marque est changée.

Les spécifications concernant les marques de nationalité et d'immatriculation canadiennes se trouvent à l'article 202.01 du RAC et sont conformes à la norme 422 du RAC. Plus de détails sur l'emplacement et les dimensions des marques d'aéronef figurent à l'article 222.01 du RAC.

Le paragraphe 202.04(1) du RAC prévoit les mesures à prendre lorsque des marques doivent être modifiées après l'immatriculation d'un aéronef. Un aéronef qui est détruit, exporté, ou mis définitivement hors service peut être retiré du registre. Il incombe au propriétaire de notifier immédiatement TC par écrit dès qu'un des changements précédents se produit. En cas de changement de nom ou d'adresse permanente, le propriétaire doit aussi en aviser TC par écrit dans les sept jours qui suivent ledit changement.

4.4 Changement de propriétaire — Aéronef immatriculé au Canada

Lorsqu'un aéronef immatriculé au Canada change de propriétaire, son immatriculation est annulée, et le propriétaire enregistré doit aviser Transports Canada (TC) par écrit dans les sept jours qui suivent le changement. Un avis pré-adressé sous forme de carte postale est fourni à cet effet avec le certificat d'immatriculation. Le certificat d'immatriculation comprend aussi les formulaires et les instructions nécessaires pour demander l'immatriculation au nom du nouveau propriétaire.

4.5 Immatriculation initiale

Pour obtenir une demande d'immatriculation, le nouveau propriétaire devrait contacter le bureau régional concerné de Transports Canada (TC). Le demandeur peut également obtenir les formulaires de demande d'immatriculation (26-0522 ou 26-0521) en ligne, sur le site <http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/maintenance-regsdocs-form-2943.htm>. Il est interdit d'utiliser un aéronef au Canada à moins qu'il ne soit immatriculé.

4.6 Importation d'aéronefs

La *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) stipulent qu'un aéronef ne peut être immatriculé dans plus d'un État à la fois. Par conséquent, les personnes qui proposent d'importer et d'immatriculer un aéronef au Canada doivent, avant de s'engager à l'acheter, communiquer avec le bureau régional de Transports Canada, Aviation civile (TCAC) ou le Centre de Transports Canada le plus proche pour obtenir des précisions sur les conditions à respecter, ou encore avec le représentant du ministre – Maintenance afin de confirmer l'admissibilité de l'aéronef aux fins d'importation et d'immatriculation.

4.7 Exportation d'aéronefs

Lorsqu'un aéronef immatriculé au Canada est vendu ou loué à une personne qui n'a pas qualité pour être propriétaire d'un aéronef canadien et que l'aéronef n'est pas au Canada au moment de la vente ou de la location, ou si le vendeur ou le bailleur sait que l'aéronef sera exporté, le vendeur doit s'assurer que les exigences de l'article 202.38 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) sont respectées. Le vendeur ou le bailleur est tenu de :

a) enlever les marques canadiennes de l'aéronef et, le cas échéant, retirer l'adresse de l'aéronef qui se trouve sur le transpondeur mode S et du reste du matériel d'avionique à bord de l'aéronef;

b) informer le ministre par écrit, dans les sept jours qui suivent la vente ou la location, de la date de :

   i) la vente ou de la location;

   ii) l'exportation, le cas échéant;

   iii) l'enlèvement des marques d'aéronef canadiennes;

   iv) l'enlèvement de l'adresse de l'aéronef qui se trouve sur le transpondeur mode S et sur les autres équipements d'avionique à bord de l'aéronef, le cas échéant;

c) fournir au ministre un exemplaire de tout accord relatif au transfert de toute partie de la garde et de la responsabilité légales de l'aéronef découlant de la vente ou de la location;

d) rendre au ministre le certificat d'immatriculation de l'aéronef.

À la réception d'une demande du propriétaire enregistré, et seulement lorsque les conditions précédentes ont été remplies, Transports Canada (TC) rayera l'aéronef du *Registre des aéronefs civils canadiens* et transmettra l'avis d'annulation de l'immatriculation canadienne à l'autorité nationale de l'aviation du pays auquel l'aéronef sera exporté.

4.8 Assurance-responsabilité

Les aéronefs canadiens et étrangers exploités au Canada, ainsi que les aéronefs canadiens exploités dans un pays étranger, doivent être couverts par une assurance-responsabilité civile. L'exigence visant la plupart des exploitants aériens (ceux qui sont régis par les sous-parties 703, 704 et 705 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) se trouve à l'article 7 du *Règlement sur les*

transports aériens. L'exigence s'appliquant aux autres exploitants aériens se trouve à l'article 606.02 du RAC. L'assurance-responsabilité civile protège le propriétaire et l'exploitant de l'aéronef en cas de dommages aux personnes ou aux biens.

Par ailleurs, une assurance-responsabilité à l'égard des passagers est requise dans certaines circonstances, précisées à l'article 7 du *Règlement sur les transports aériens*. Une telle assurance est requise pour les exploitants qui effectuent des opérations aux termes d'un certificat d'exploitation aérienne (CEA), d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage ou d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées (COAS) pour ballons qui transportent des passagers payants. Certains aéronefs privés doivent avoir à la fois une assurance-responsabilité civile et une assurance-responsabilité à l'égard des passagers [voir paragraphes 606.02(4) et 606.02(8) du RAC]. Cette dernière protège le propriétaire et l'exploitant de l'aéronef contre les blessures ou le décès de passagers à bord de l'aéronef.

L'assurance-responsabilité à l'égard des passagers n'est pas obligatoire pour les exploitants qui effectuent du travail aérien et qui sont agréés en vertu de la sous-partie 702 du RAC, car ils ne transportent pas de passagers.

Les montants précis requis pour l'assurance-responsabilité civile et la façon de calculer l'assurance-responsabilité pour les passagers sont indiqués à l'article 606.02 du RAC.

5.0 Navigabilité des aéronefs

5.1 Généralités

La présente sous-partie a pour objet de préciser les moyens à l'aide desquels Transports Canada (TC) remplit son mandat de surveillance de la réglementation afin de s'assurer du maintien de la navigabilité des aéronefs immatriculés au Canada. La présente partie porte essentiellement sur les objectifs généraux du processus de réglementation et elle ne traite pas en détail des conditions et des procédures relatives à la navigabilité. En conséquence, le lecteur qui désire en savoir plus sur les conditions et les procédures actuelles relatives à la navigabilité est invité à consulter les sections pertinentes du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) mentionnées dans le présent texte.

Il incombe au propriétaire ou au pilote de s'assurer qu'un aéronef immatriculé au Canada satisfait aux conditions de sécurité et est en bon état de vol avant d'être utilisé. La principale méthode utilisée pour atteindre cet objectif consiste à rendre illégal, pour toute personne, le fait de piloter ou d'essayer de piloter un aéronef autre qu'une aile libre ou un ultra-léger, à moins qu'une autorité de vol sous la forme d'un certificat de navigabilité (CdN), d'un certificat spécial de navigabilité ou d'un permis de vol valide, selon le cas, n'ait été délivré pour cet aéronef (voir les articles 507.02, 507.03 et 507.04 du RAC).

5.2 Exigences à l'égard de la conception des aéronefs

5.2.1 Généralités

La Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300) de l'OACI, signée à Chicago en 1944, stipule que tout aéronef d'un État contractant qui effectue des vols internationaux doit être muni d'un CdN délivré ou validé par l'État dans lequel cet aéronef a été immatriculé. Cette convention :

a) favorise l'établissement de normes de conception des aéronefs acceptables pour tous les États contractants;

b) donne à ces États l'assurance que les aéronefs de tous les autres États contractants qui survolent leur territoire sont certifiés et répondent à un niveau commun minimum acceptable de navigabilité;

c) établit des normes minimales acceptables en matière de maintien de la navigabilité des aéronefs.

L'objectif ultime de cette convention est de protéger les autres aéronefs, les tierces parties et les personnes au sol contre tout danger associé au survol des aéronefs.

5.2.2 Certificat de type canadien

La sous-partie 521 du RAC énonce les règles qui régissent la demande et la délivrance d'un document d'approbation de la conception. La réglementation permet également d'utiliser les chapitres du Manuel de navigabilité qui établissent les normes de conception de diverses catégories d'aéronefs. Les normes énoncent, en fait, les propriétés et les caractéristiques minimales acceptables s'appliquant à la configuration, aux matériaux, aux performances et aux propriétés physiques d'un aéronef.

Un document d'approbation de la conception est délivré aux demandeurs une fois qu'ils ont démontré que la définition de type du produit aéronautique répond aux normes de navigabilité, de bruit et d'émission des moteurs applicables en vigueur pour le produit en question. Ce document atteste que la définition de type du produit répond aux normes applicables et comprend les conditions et limites imposées par l'autorité de navigabilité et dans lesquelles le produit en question répond à ces normes.

NOTE :
L'article 521.01 du RAC définit un document d'approbation de la conception comme étant un « certificat de type, certificat de type supplémentaire, approbation de la conception de réparation, approbation de la conception de pièce ou approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) ».

Tous les renseignements relatifs à l'approbation de la définition de type d'un produit aéronautique ou d'une modification de celle-ci sont disponibles à la sous-partie 521 du RAC : <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/TexteComplet.html#s-521.01>. Il est possible de consulter les documents d'orientation à l'appui de ce règlement à : <https://www.tc.gc.ca/fr/services/aviation/centre-reference/circulaires-information.html#serie-500>.

5.3 Autorité de vol et conformité acoustique

5.3.1 Généralités

L'article 605.03 du RAC stipule que :

«(1) Il est interdit d'utiliser un aéronef en vol, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) une autorité de vol à l'égard de l'aéronef est en vigueur;

b) l'aéronef est utilisé conformément aux conditions énoncées dans l'autorité de vol;

c) sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'autorité de vol est transportée à bord de l'aéronef.

(2) Lorsqu'un permis de vol à des fins précises a été délivré en application de l'article 507.04, l'aéronef peut être utilisé sans que l'autorité de vol ne soit transportée à bord, dans les cas suivants :

a) le vol est effectué dans l'espace aérien canadien;

b) une inscription est effectuée dans le carnet de route indiquant :

(i) que l'aéronef est utilisé aux termes d'un permis de vol à des fins précises,

(ii) s'il y a lieu, toute condition opérationnelle relative aux opérations aériennes autorisées aux termes du permis de vol à des fins précises.

(3) Il est permis d'utiliser un ballon sans que l'autorité de vol ne soit transportée à bord lorsque celle-ci est à la portée du commandant de bord :

a) avant le commencement du vol;

b) à la fin du vol. »

Une autorité de vol peut être délivrée sous forme de CdN, de certificat spécial de navigabilité ou de permis de vol. Les exigences et procédures spécifiques à chacune sont contenues dans la sous-partie 507 du RAC et dans la norme connexe.

5.3.2 Certificat de navigabilité (CdN)

Un CdN est délivré pour un aéronef qui respecte pleinement toutes les normes de navigabilité pour :

a) les avions des catégories normale, utilitaire, acrobatique, navette et transport;

b) les giravions des catégories normale et transport;

c) les planeurs, les planeurs propulsés, les dirigeables ou les ballons libres habités.

Le CdN est transférable avec l'aéronef quand celui-ci est vendu ou loué, à condition que l'aéronef demeure immatriculé au Canada. Le CdN peut aussi indiquer l'état de conformité de l'aéronef à l'égard des mesures de limitation de bruit précisées au chapitre 516 du *Manuel de navigabilité*. Lorsque le propriétaire d'un aéronef demande un CdN, il lui est recommandé d'avoir en sa possession ou d'obtenir une copie des fiches de données du certificat de type de cet aéronef. Des copies des fiches de données sont disponibles auprès du titulaire du certificat de type et également en ligne à<http://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/nico-celn/>.

Rien dans le RAC ou dans les normes connexes n'exempte l'exploitant d'un aéronef canadien de l'obligation de respecter les règlements locaux lorsqu'il utilise l'aéronef à l'extérieur du Canada. Un aéronef pour lequel le ministre a délivré un CdN est réputé respecter pleinement l'article 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) de l'OACI, et, par conséquent, le code établi par l'OACI à l'Annexe 8. Du point de vue de la navigabilité, les aéronefs respectant ce code peuvent évoluer dans l'espace aérien de tous les États contractants de l'OACI sans autre autorisation.

5.3.3 Certificat spécial de navigabilité

Un certificat spécial de navigabilité peut être délivré pour un aéronef dans l'une ou l'autre des catégories suivantes : restreinte, construction amateur, limité ou maintenance par le propriétaire. Les exigences et procédures visant chaque catégorie sont énoncées dans la sous-partie 507 du RAC et la norme connexe.

Un aéronef pour lequel un certificat spécial de navigabilité est délivré par le ministre n'est pas réputé satisfaire à toutes les exigences du code établi à l'Annexe 8 par l'OACI et ne peut donc voler dans l'espace aérien d'un autre pays sans qu'une autorisation spéciale ne soit donnée par l'autorité de l'aviation civile de cet autre pays.

Les types et les modèles d'aéronefs qui sont admissibles au certificat spécial de navigabilité dans la catégorie « maintenance par le propriétaire » sont énumérés à l'appendice H de la norme 507 du RAC. Tout propriétaire qui choisit d'utiliser son aéronef en vertu d'un tel certificat spécial de navigabilité peut exécuter et certifier la maintenance de son aéronef pourvu que les conditions applicables stipulées dans le RAC et les normes connexes soient respectées.

Tout propriétaire qui fait une demande de CdN à l'égard d'un aéronef pour lequel la dernière autorité de vol permanente délivrée est un certificat spécial de navigabilité — maintenance par le propriétaire, doit respecter les conditions supplémentaires pertinentes prévues au paragraphe 507.02(3) de la norme du RAC.

5.3.4 Permis de vol

L'article 507.04 de la norme du RAC stipule que :

1. « Les permis de vol ne doivent être délivrés que sur une base temporaire (au plus 12 mois) dans les cas où l'aéronef pour lequel une demande est faite ne se conforme pas aux conditions de délivrance d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat spécial de navigabilité. Un permis de vol est délivré sous forme : (...)
2. Permis de vol — Expérimental : Un permis de vol expérimental est délivré pour tout aéronef, à l'exclusion d'aéronefs exploités en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de la catégorie maintenance par le propriétaire ou de la catégorie de construction amateur, construit en vue de recherches et de développement aéronautiques ou engagé dans ceux-ci, ou de façon à démontrer la conformité aux normes de navigabilité.

3. Permis de vol — Fins spécifiques : Un permis de vol à des fins spécifiques est délivré pour un aéronef qui ne respecte pas les normes de navigabilité applicables mais qui peut effectuer des vols qui se conforment à la sécurité aérienne. Le permis fournit une autorité de vol dans les circonstances où un certificat de navigabilité est rendu invalide, ou lorsqu'aucun autre certificat ou permis n'est en vigueur.

Notes d'information :

Un permis de vol — fins spécifiques est délivré soit :

a) pour un vol de convoyage vers une base en vue de réparations ou de maintenance;

b) pour un vol d'importation ou d'exportation;

c) pour un vol de démonstration, d'étude de marché ou d'entraînement d'équipage;

d) pour des essais en vol à la suite d'une réparation, d'une modification ou de maintenance;

e) pour d'autres fins temporaires. »

5.3.5 Conformité acoustique

Les articles 507.20 à 507.23 du RAC énoncent les exigences à l'égard de la demande, de la délivrance et de la suspension des certificats de conformité acoustique et de la validation des certificats de conformité acoustique étrangers.

Ainsi, l'alinéa 507.20*a*) de la norme du RAC stipule que :

« Dans le cas d'un aéronef canadien, le CdN porte une mention indiquant soit que :

i) l'aéronef est conforme aux normes d'émission de bruit applicables et indiquant de quelles normes il s'agit,

ii) les exigences de conformité acoustique ne s'appliquent pas à l'aéronef. »

5.4 Certification après maintenance

5.4.1 Généralités

L'article 605.85 du RAC prescrit notamment qu'« il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité légales ou de permettre à toute personne d'effectuer un tel décollage lorsque l'aéronef a été soumis à un travail de maintenance, à moins que ce travail n'ait été certifié au moyen d'une certification après maintenance signée conformément à l'article 571.10 ». Les détails des activités de maintenance ou de tout autre travail restant à faire doivent aussi être inscrits dans le livret technique de l'aéronef.

La sous-partie 571 du RAC et la norme connexe prévoient les compétences particulières que doit posséder le signataire de la certification après maintenance. Le propriétaire d'un aéronef de la catégorie de construction amateur ou de maintenance par le propriétaire peut exécuter le travail et signer la certification après maintenance en ce qui concerne son propre aéronef.

Il incombe au propriétaire de l'aéronef de s'assurer que seul le personnel compétent signe la certification après maintenance relativement à son aéronef, aux moteurs, aux hélices ou à tout autre composant installé sur l'aéronef. Les normes et procédures applicables à une certification après maintenance sont énoncées dans la norme 571 du RAC à <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433/normes/partie-v-norme-571-maintenance-table-matieres>.

L'exécution de travaux élémentaires n'exige pas qu'une certification après maintenance soit signée par un TEA. Cependant, en vertu de l'article 571.03 du RAC, tout travail élémentaire effectué sur un aéronef doit être consigné dans le dossier technique et doit être signé par la personne qui a effectué ce travail. Les tâches et les conditions s'appliquant aux travaux élémentaires sont énoncées à l'appendice A de la norme 625 du RAC à <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433/normes/norme-625-normes-relatives-equipement-maintenance-aeronefs-reglement-aviation-canadien-rac>.

5.4.2 Certification de la maintenance exécutée à l'étranger

Pour toute maintenance exécutée à l'étranger (à l'exception de l'inspection annuelle figurant au calendrier de maintenance à la partie I ou II de l'appendice B de la norme 625 du RAC), une certification après maintenance peut être signée par une personne qui a l'autorisation de le faire en vertu des lois d'un État qui est signataire d'un accord ou d'une entente technique avec le Canada, lorsque l'accord ou l'entente prévoit une telle certification.

Dans le cas de la certification de l'inspection annuelle aux 100 heures figurant au calendrier de maintenance de l'appendice B de la norme 625 du RAC, la certification après maintenance ne peut être effectuée que par le titulaire d'une licence de TEA avec les qualifications appropriées délivrée en vertu de la sous-partie 403 du RAC.

5.5 Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne (RAINA)

L'article 501.01 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) exige que le propriétaire d'un aéronef canadien, autre qu'un avion ultra-léger, soumette un Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne (RAINA). Comme il est précisé au chapitre 501 du *Manuel de navigabilité*, ce rapport peut être soumis en ligne au moyen du Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN) à l'adresse suivante : <https://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/cawis-swimn/i.aspx?lang=fra> ou en remplissant une copie papier du formulaire n° 24-0059, *Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne*.

Un avis de RAINA est envoyé à chaque propriétaire d'aéronef immatriculé plusieurs semaines à l'avance. Le propriétaire de l'aéronef doit remplir le rapport annuel en y inscrivant toutes les données requises et signer pour attester que les renseignements fournis sont exacts.

Même si le propriétaire ne reçoit pas d'avis de RAINA, il a quand même l'obligation d'en soumettre un. Les propriétaires qui n'ont pas reçu le formulaire, ou son équivalent, deux semaines avant la date d'échéance prévue devraient, par conséquent, informer le bureau régional de Transports Canada (TC) ou le Centre de TC approprié.

Une autre échéance peut être fixée conformément à l'article 501.03 du RAC.

Le propriétaire d'un aéronef qui ne sera pas en service pendant une ou plusieurs périodes de rapport (années civiles) n'a pas besoin de présenter de RAINA pour ces périodes, à condition qu'il remplisse la section appropriée du formulaire nº 24-0059, ou son équivalent électronique, en y indiquant la date à laquelle il prévoit la remise en service de son aéronef.

5.6 Exigences de maintenance des aéronefs immatriculés au Canada

5.6.1 Généralités

En ce qui concerne les aéronefs, autres que les ailes libres ou les avions ultra-légers, et conformément à la sous-partie 605 du RAC, il incombe au propriétaire ou à l'exploitant (selon la sous-partie 101 du RAC, la personne qui a la garde et la responsabilité légales de l'aéronef) de veiller à ce que l'aéronef soit convenablement équipé pour l'utilisation prévue et que la maintenance soit effectuée conformément au calendrier de maintenance approuvé, que les défectuosités soient consignées et bien rectifiées ou leur réparation reportée, et que toute CN pertinente ait été appliquée.

Il incombe également au propriétaire ou à l'exploitant d'un aéronef de veiller à ce que la personne qui a l'intention d'effectuer un décollage dispose des renseignements nécessaires afin de déterminer si l'aéronef est en état de navigabilité ou non pour le vol prévu.

Il incombe au pilote de se familiariser avec les renseignements disponibles et de prendre une décision éclairée concernant l'aéronef et le vol envisagé.

En vertu de l'article 605.94 du RAC et tel que stipulé à l'Annexe I de la sous-partie 605 du RAC, les commandants de bord sont chargés d'inscrire dans le carnet de route de l'aéronef les détails sur toute condition d'utilisation anormale qu'a subie l'aéronef et de toute défectuosité de pièce ou de l'équipement de l'aéronef qui devient apparente durant des opérations aériennes .

En plus des règles générales prévues par la sous-partie 605 du RAC, les exploitants privés doivent respecter les exigences de maintenance de la sous-partie 604 du RAC et de la norme connexe. Les exploitants aériens commerciaux doivent respecter les exigences de la sous-partie 706 du RAC et les unités de formation au pilotage doivent respecter les exigences de la sous-partie 406 du RAC.

5.6.2 Calendrier de maintenance

L'article 605.86 du RAC stipule notamment que tous les aéronefs canadiens, autres que les avions ultra-légers et les ailes libres, doivent être maintenus conformément à un calendrier de maintenance approuvé par le ministre et conforme à la norme 625 du RAC.

Les appendices B, C et D de la norme 625 du RAC s'appliquent à l'élaboration des calendriers de maintenance.

Les propriétaires de petits aéronefs et de ballons utilisés à des fins non commerciales peuvent choisir de se conformer à la partie I ou II de l'appendice B, le cas échéant, et à l'appendice C de la norme 625 du RAC. Il n'est pas nécessaire qu'ils présentent des documents au ministre aux fins d'approbation officielle. Le calendrier de maintenance est considéré comme étant approuvé par le ministre aux fins d'utilisation par les propriétaires. Les propriétaires n'ont qu'à préciser dans les dossiers techniques de l'aéronef que la maintenance sera effectuée en vertu des dispositions du calendrier de maintenance. Les propriétaires devraient revoir le calendrier de maintenance régulièrement afin de veiller à ce qu'il respecte les exigences.

Les exploitants de gros aéronefs, d'aéronefs turbopropulsés pressurisés, de dirigeables, de tout avion ou hélicoptère exploité par une unité de formation au pilotage ou de tout aéronef exploité à des fins commerciales doivent présenter au ministre une demande d'approbation de leur calendrier de maintenance par l'entremise du bureau régional de TC ayant compétence sur le territoire où le demandeur est situé. Le calendrier de maintenance répondra à toutes les exigences prévues à l'appendice C et D de la norme 625 du RAC.

5.6.3 Exécution de la maintenance

La sous-partie 571 du RAC s'applique à l'exécution de travaux de maintenance ou de travaux élémentaires. Elle traite de la façon dont le travail devrait être fait, par opposition à la nature du travail qui devrait être fait.

5.6.4 Dossiers techniques des aéronefs

La sous-partie 605 du RAC et la norme connexe prévoient les exigences et procédures à l'égard de la tenue des dossiers techniques des aéronefs. En vertu du paragraphe 605.92(1) du RAC, le propriétaire d'un aéronef doit tenir, pour l'aéronef, les dossiers techniques suivants :

a) un carnet de route;

b) des dossiers techniques distincts pour la cellule, chaque moteur installé et chaque hélice à pas variable;

c) un devis de masse à vide et de centrage conforme aux normes applicables précisées à la norme 571 du RAC.

Les dossiers techniques peuvent prendre la forme de dossiers techniques distincts pour chaque composant de la cellule, du moteur ou de l'hélice. Dans le cas d'un ballon ou d'un planeur, ou d'un aéronef exploité en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de la catégorie de maintenance par le propriétaire ou de la catégorie de construction amateur, les inscriptions à l'égard des dossiers techniques susmentionnés peuvent être effectuées dans le carnet de route.

5.6.5 Programme de rapports de difficultés en service

Grâce au programme de rapport de difficultés en service, les difficultés en service rapportées sont recueillies et analysées; elles servent à cerner et, le cas échéant, à corriger les lacunes au niveau de la conception, de la construction, de la maintenance ou de l'exploitation qui pourraient avoir une incidence sur la navigabilité de l'aéronef.

Afin de recueillir les données liées aux difficultés en service, TC a recours à un système de rapports que doivent produire les utilisateurs.

Le programme de rapports de difficultés en service permet aux TEA et aux propriétaires ou utilisateurs d'aéronefs privés de signaler, de leur propre chef, toute difficulté en service. Les exploitants aériens commerciaux ou d'affaires, les titulaires canadiens de documents d'approbation de la conception, ainsi que les organismes agréés de construction, de maintenance, de réparation ou de révision de produits aéronautiques sont eux assujettis au signalement obligatoire des difficultés en service prescrit par le RAC et énoncé à la section IX de la sous-partie 521 du RAC.

Les difficultés en service rencontrées, qu'elles aient eu une incidence certaine ou possible sur la sécurité, peuvent être signalées au ministre soit à l'aide du formulaire n° 24-0038, *Rapport de difficultés en service*, soit par le Système Web de rapports de difficultés en service de TC à l'adresse : <https://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/cawis-swimn/wsdrs_h.aspx?lang=fra>.

Les parties intéressées peuvent avoir accès aux données recueillies par le programme de rapports de difficultés en service en s'adressant à l'Administration centrale et aux bureaux régionaux de TC, ou par l'entremise du Système Web de rapports de difficultés en service de TC.

5.7 Consignes de navigabilité (CN)

5.7.1 Généralités

La conformité aux CN est essentielle à la navigabilité. En vertu de l'article 605.84 du RAC, tout propriétaire d'aéronef a la responsabilité de s'assurer que son aéronef ne décolle pas à moins qu'il ne réponde à toute CN applicable à l'égard de l'aéronef ou de l'un de ses moteurs, hélices ou de toute autre pièce d'équipement. Pour de plus amples renseignements, voir l'appendice H de la norme 625 du RAC.

En cas de non-conformité à une CN, l'autorité de vol n'est pas en vigueur, et l'aéronef n'est pas considéré comme étant en état de navigabilité.

Comme le prescrit le paragraphe 605.84(4) du RAC, le propriétaire d'un aéronef peut demander à être soustrait à l'obligation de se conformer aux exigences d'une consigne, ou peut demander l'autorisation d'utiliser un autre moyen de se conformer à une consigne. Le paragraphe 3 de l'appendice H de la norme 625 contient des renseignements généraux sur les exemptions et les autres moyens de se conformer. Conformément au paragraphe 4 de l'appendice H susmentionné, les demandes doivent être adressées au bureau régional ou au Centre de TC le plus proche du demandeur.

5.7.2 Disponibilité des consignes de navigabilité (CN)

TC s'efforce d'informer les propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de la publication d'une CN ou d'un bulletin de service obligatoire, comme suit. À cette fin, le propriétaire doit communiquer tout changement d'adresse au bureau de TCAC, le plus proche, conformément à l'article 202.51 du RAC. Cependant, TC ne peut garantir qu'il recevra toutes les CN étrangères. Il incombe aux propriétaires d'aéronefs d'obtenir les renseignements pertinents en matière de maintien de la navigabilité applicables au type et au modèle de l'aéronef, ainsi qu'à l'équipement à bord, au moteur et aux hélices (le cas échéant).

Les propriétaires d'aéronefs qui veulent vérifier quelles CN ou si des CN s'appliquent au Canada à un type précis d'aéronef, de moteur, d'hélice ou de tout autre équipement de bord peuvent consulter le site Web : <https://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/cawis-swimn/AD_h.aspx?lang=fra>.

5.7.3 Dossiers relatifs au calendrier de maintenance et au respect des consignes de navigabilité (CN)

Les renseignements relatifs au calendrier de maintenance et au respect des CN applicables doivent être inscrits dans les dossiers techniques de l'aéronef par une personne habilitée à le faire, conformément aux dispositions de la sous-partie 605 du RAC.

6.0 Le Tribunal d'appel des transports du CANADA (TATC)

6.1 Généralités

Le mécanisme d'application de la *Loi sur l'aéronautique* au Canada est entré en vigueur en 1986. Ce mécanisme comporte le pouvoir de suspension de documents d'aviation canadiens, l'imposition de sanctions administratives pécuniaires et un tribunal indépendant chargé de réviser les décisions du ministre des Transports.

Ce mécanisme a été élargi le 30 juin 2003 lorsque la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* et les modifications connexes à la *Loi sur l'aéronautique* sont entrées en vigueur par proclamation.

Le Tribunal de l'aviation civile a alors été remplacé par le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) qui a une compétence et une autorité élargies. Le Tribunal d'appel a le pouvoir de réviser les décisions du ministre concernant les documents d'aviation canadiens et d'évaluer le montant des amendes.

Le mécanisme du Tribunal prévoit cinq catégories de mesures administratives : une de ces mesures vise le refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien, trois autres se rapportent au pouvoir de suspendre ou d'annuler un document d'aviation canadien et la cinquième porte sur le pouvoir qu'a le ministre d'évaluer les amendes imposées à la suite d'infractions à certaines dispositions réglementaires. Toute décision du ministre

des Transports entraînant l'une de ces mesures administratives peut être révisée par un seul membre du Tribunal et peut être suivie d'un appel devant un comité formé de trois membres.

Cette procédure a été instaurée afin que les personnes concernées par des décisions administratives aient droit à une audience équitable devant un organisme indépendant. Le TATC est distinct de Transports Canada (TC) et se compose de membres ayant œuvré dans divers domaines du milieu des transports. Toutefois, ce seront les membres qui ont de l'expérience dans le milieu aéronautique qui entendront les causes provenant de ce milieu, le cas échéant.

6.2 Refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien

Le pouvoir qu'a le ministre de refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien est énoncé dans la version modifiée de la *Loi sur l'aéronautique*. Les quatre motifs distincts pour exercer ce pouvoir sont les suivants :

a) le requérant est inapte à l'exercice des fonctions liées au document ou à la modification de celui-ci;

b) le requérant n'a pas les qualifications ou ne répond pas aux conditions nécessaires à la délivrance ou à la modification du document;

c) l'intérêt public est en cause;

d) le requérant n'a pas payé les amendes pour lesquelles le Tribunal a délivré un certificat.

Si le ministre décide de refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien, il doit en aviser le requérant en indiquant les motifs de sa décision et les raisons précises pour lesquelles ces motifs s'appliquent. Le requérant a le droit de demander une révision de la décision du ministre. L'avis de refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien adressé au requérant doit l'informer des étapes à suivre pour obtenir une telle révision.

Au moment de la révision, le Tribunal déterminera si la décision du ministre est justifiée compte tenu des faits de la cause. Le requérant et le ministre auront la possibilité de présenter leurs éléments de preuve et leurs observations en fonction de la décision faisant l'objet d'une révision. Le requérant peut appeler ses propres témoins et contre-interroger ceux du ministre. Il peut également être représenté par un conseiller juridique ou mandater une autre personne pour comparaître en son nom.

Lors de la révision, le Tribunal peut confirmer la décision du ministre ou, s'il estime que la décision n'est pas fondée, il peut renvoyer le dossier au ministre pour un nouvel examen.

6.3 Suspension, annulation ou refus de renouveler un document d'aviation canadien

Les pouvoirs de suspendre, d'annuler ou de refuser de renouveler un document d'aviation canadien sont énoncés dans la version modifiée de la *Loi sur l'aéronautique*. Le ministre a le pouvoir de :

a) suspendre ou annuler un document parce que l'intéressé a contrevenu à la partie I de la Loi ou à des règlements imposés en vertu de la Loi [par exemple, le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC)];

b) suspendre un document parce qu'il existe un danger immédiat ou probable pour la sécurité aéronautique;

c) suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document pour les motifs suivants :

   i) le requérant est inapte;

   ii) le requérant n'a plus les compétences ou ne répond plus aux conditions selon lesquelles le document a été délivré (inclus les raisons médicales);

   iii) l'intérêt public est en cause.

d) suspendre ou refuser de renouveler un document parce que le requérant n'a pas payé les amendes pour lesquelles le Tribunal a délivré un certificat de non-paiement.

Si le ministre décide de suspendre, d'annuler ou de refuser de renouveler un document d'aviation canadien, il doit en aviser le titulaire en indiquant les motifs de sa décision et les raisons précises pour lesquelles ces motifs s'appliquent. Le titulaire du document a le droit de demander une révision de la décision du ministre. L'avis adressé au requérant doit aussi l'informer des étapes à suivre pour obtenir une telle révision.

Le processus de révision et le pouvoir du Tribunal sont identiques à ceux indiqués à la sous-partie 6.2 du chapitre LRA en ce qui concerne le refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien. En revanche, si le motif de suspension ou d'annulation du document d'aviation canadien vient du fait que le titulaire du document a contrevenu à une disposition de la *Loi* ou des règlements, le Tribunal peut confirmer la décision du ministre ou substituer sa propre décision à celle du ministre.

6.4 Amendes

Le pouvoir d'imposer une amende s'applique uniquement aux textes réglementaires appelés textes désignés. Il s'agit généralement d'infractions à des dispositions réglementaires, lesquelles sont désignées et énumérées dans l'annexe II de la sous-partie 103 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Lorsqu'une personne contrevient à un texte désigné, le ministre peut lui imposer une amende d'un montant approprié en guise de sanction. Un avis établissant le montant de l'amende pour contravention est alors envoyé à la personne, l'informant que le paiement intégral de l'amende clora la question. L'avis doit aussi l'informer des étapes à suivre pour obtenir une révision.

En cas de défaut de paiement du montant fixé dans un délai de 30 jours, et si aucune demande de révision n'a été adressée au Tribunal, la personne sera réputée coupable d'avoir commis l'infraction et devra payer l'amende telle qu'elle a été fixée.

Si le présumé contrevenant demande une audience de révision, le processus est le même que celui indiqué aux sous-parties 6.2 et 6.3 du chapitre LRA. Le Tribunal a le pouvoir de confirmer la décision du ministre d'imposer une amende et le montant de celle-ci ou de substituer sa propre décision à celle du ministre. Si la contravention est confirmée, le Tribunal informera le ministre et le présumé contrevenant de sa décision ainsi que du montant de la contravention à payer.

6.5 Appels

Si, sans raisons valables, la personne ne se présente pas ou ne se fait pas représenter à l'audience de révision, la personne perd le droit de porter la décision en appel.

La personne concernée par la décision rendue à la suite d'une révision par le Tribunal peut porter la décision en appel. Le ministre peut lui aussi porter en appel la décision rendue à la suite d'une révision par le Tribunal concernant la suspension ou l'annulation d'un document d'aviation canadien pour des raisons d'infraction à une disposition de la *Loi* ou des règlements ou en ce qui a trait à une amende. Dans tous les cas, l'appel doit être fait dans un délai de 30 jours suivant la décision du Tribunal.

L'appel porte sur le bien-fondé de la décision remise en cause et le comité d'appel se limite à l'étude de la preuve présentée à l'audience de révision, à d'autres preuves qui n'étaient pas disponibles au moment de l'audience de révision et aux observations orales des parties concernées. Le comité d'appel peut faire droit à l'appel ou le rejeter. Si le Tribunal fait droit à l'appel, il peut renvoyer l'affaire au ministre pour un nouvel examen ou, dans le cas d'une infraction présumée ou d'une amende, le Tribunal peut substituer sa propre décision à celle qui a été prise par le comité de révision.

Il est possible d'obtenir d'autres renseignements concernant la procédure devant le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) en consultant la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada, la Loi sur l'aéronautique* (articles 6.6 à 7.21 et 7.6 à 8.2), les règles du Tribunal et la sous-partie 103 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

Les coordonnées du TATC sont les suivantes :

Tribunal d'appel des transports du Canada
333, rue Laurier Ouest, bureau 1201
Ottawa ON K1A 0N5

Tél. : 613-990-6906
Téléc. : 613-990-9153
Courriel. : ..... info@tatc.gc.ca