

<b>AVIS CONJOINT DE L'AUTORITÉ DE NAVIGABILITÉ TECHNIQUE, L'AUTORITÉ DE NAVIGABILITÉ OPÉRATIONNELLE ET L'AUTORITÉ DES ENQUÊTES SUR LA NAVIGABILITÉ (AVIS DE L'ANT-L'ANO-L'AEN)</b>	
<b>Titre</b>	<b>Autorisation temporaire d'exploitation</b>
<b>Numéro de l'avis de l'ANT</b>	<b>2011-04f-v3</b>
<b>Date d'entrée en vigueur</b>	<b>Juin 2011 (mise à jour en décembre 2023)</b>
<b>Référence</b>	<b>Chapitre 7 de la partie 5 du MNT</b>
<b>BPR / Téléphone</b>	<b>DNAST 3-2 / 819-939-4813</b>
<b>N° de SGDDI</b>	<b>2182D-1027-812-6 vol 1 GPEA n° 1447087 (français) AEPM n° 1369778 (English)</b>

## **1. But**

- 1.1 Cet avis conjoint de l'Autorité de navigabilité technique (ANT), de l'Autorité de navigabilité opérationnelle (ANO) et de l'Autorité des enquêtes sur la navigabilité (AEN) présente des directives que les demandeurs d'une autorisation temporaire d'exploitation (ATE) sont tenus de suivre pour se conformer aux normes de navigabilité techniques, opérationnelles et en matière d'enquête du ministère de la Défense nationale et des Forces armées canadiennes (MDN et des FAC) lorsqu'ils mènent des activités liées à la défense pour le MDN et les FAC à l'aide d'aéronefs immatriculés au civil.

## **2. Applicabilité**

- 2.1 Le présent avis de L'ANT-L'ANO-L'AEN s'applique aux organisations qui cherchent à obtenir une ATE pour mener des activités relatives à la défense pour le MDN et les FAC à l'aide d'un aéronef inscrit sur un registre civil qui est soit :
- a. propriété d'une personne ou organisation civiles et exploitée en vertu d'un contrat, d'une entente ou d'un accord avec le MDN et les FAC; ou
  - b. exploité par le MDN et les FAC.

## **3. Renseignements connexes**

### **3.1 Définitions :**

- a. Demandeur. L'entité réglementée (la personne représentative de l'organisme) qui fait une demande à l'autorité de navigabilité technique pour un certificat de navigabilité, une accréditation ou toute autre forme d'approbation de navigabilité (voir le Glossaire du MNT (référence 3.2.a) pour une définition complète). Dans le contexte des autorisations temporaires d'exploitation (ATE), le demandeur est l'organisation du MDN et des FAC qui cherche à faire passer un contrat à un exploitant d'aéronef civil pour mener une activité relative à la Défense.
- b. Permis de vol expérimental (PVE). Un PVE est délivré par l'ANT en vue de fournir une autorisation de vol à un aéronef lorsque ce dernier effectue des vols d'essai et d'évaluation dans le cadre d'activités de recherche et de développement, d'essais en vol techniques et d'essais en vol expérimental. (Tiré de la référence 3.2.a, Glossaire)
- c. Permis de vol. Une autorisation de vol temporaire attribuée à un aéronef pour fonctionner selon un objectif précis et dans des limites précises (référence 3.2.a, Glossaire). Un permis de vol du MDN et des FAC peut être accordé à un aéronef immatriculé au civil, à condition qu'il fonctionne sous l'autorité d'un ATE. Il y a deux types de permis de vol possibles : un permis de vol expérimental (PVE) et un permis de vol à des fins spécifiques (PVFS).

- d. Activité relative à la défense. En vertu de la référence 3.2.e, une activité liée à la Défense est une activité, un service ou une situation qui a un lien avec la défense nationale du Canada, et par conséquent, un lien avec le MDN et les FAC.
- e. Autorisation de capacité militaire (ACM). Certification par le MDN et les FAC qu'une pièce d'équipement, une configuration, une modification de conception ou une capacité proposée satisfait aux normes de navigabilité du MDN et des FAC. Une ACM s'applique à l'exploitant d'un aéronef civil qui mène des activités liées à la défense pour le MDN et les FAC. Une ACM est émise par l'ANT et l'ANO pour déclarer que l'équipement, la configuration, la modification de conception ou la capacité sont conformes aux normes de navigabilité du MDN et des FAC, qu'ils sont jugés acceptables par le MDN et les FAC pour leur exploitation et qu'ils peuvent être utilisés en toute sécurité en vol. Elle certifie également que l'exploitant de l'aéronef et l'organisation de maintenance sont acceptables et qu'ils ont reçu une formation appropriée.
- f. Permis de vol à des fins spécifiques (PVFS). Un permis de vol à des fins spécifiques (PVFS) est délivré conjointement par l'ANT et l'ANO pour fournir une autorisation de vol temporaire lorsque l'aéronef ne répond pas aux conditions du certificat de navigabilité (CdN), mais peut voler en toute sécurité. Dans le contexte d'une ATE pour les aéronefs immatriculés au civil, ce permis serait normalement utilisé pour l'installation temporaire d'équipement fourni par le gouvernement (EFG) afin de répondre à une exigence à court terme, comme une tâche ponctuelle. Si l'EFG sera nécessaire pour des tâches à long terme à l'appui du MDN et des FAC, l'installation de l'EFG sera autorisée en publiant une autorisation de capacité militaire (ACM).
- g. Autorisation temporaire d'exploitation (ATE). Un type spécial d'autorisation de vol, issue conjointement par l'ANT et l'ANO, au nom du ministre de la Défense nationale (MDN), qui autorise un exploitant d'aéronef à effectuer des activités liées à la Défense à l'aide d'un aéronef immatriculé au registre des aéronefs civils (références 3.2.a et 3.2.b). L'ATE indique également que les aspects de la sécurité des vols de ces activités seront surveillés par l'AEN et que les événements de sécurité des vols seront assujettis aux enquêtes par l'AEN (références 3.2.c et 3.2.d), ainsi qu'aux exigences des ordres, publications et règlements de vol qui seront applicables aux activités à effectuer. Une ATE est normalement valide pour une période précise, ou un nombre de vols précis, jusqu'à un maximum de trois ans, et peut être renouvelée au besoin.
- h. Autorisation de tâche/ordre de mission (AT/OM). Document officiel signé par le MDN et les FAC qui autorise la tenue d'une activité liée à la Défense. L'AT/OM indique le type d'aéronef concerné, la nature de l'activité et la période exacte durant laquelle l'autorisation est valide. Le format d'AT/OM approuvé sera indiqué dans l'ATE.

#### REMARQUE

*Certaines des définitions fournies à la section 3.1, et aussi données dans le glossaire du Manuel de navigabilité technique (MNT), ne visent pas à répéter les définitions de ce glossaire, mais plutôt à offrir des renseignements supplémentaires pour assurer une meilleure compréhension des termes dans le contexte de cet avis.*

#### 3.2 Références réglementaires :

- a. C-05-005-001/AG-001 – *Manuel de navigabilité technique (MNT)*, chapitre 7 de la partie 5
- b. B-GA-104-000/FP-001 – *Manuel de navigabilité opérationnelle*, Article 315
- c. A-GA-135-001/AA-001 – *Sécurité des vols dans les Forces armées canadiennes*
- d. A-GA-135-003/AG-001 – *Manuel d'enquête sur la navigabilité*
- e. Protocole d'entente entre le ministère de la Défense nationale et les Forces Armées canadiennes, et Transports Canada (représenté par Transports Canada, Aviation civile) concernant les responsabilités à l'égard des aéronefs immatriculés au registre civil des aéronefs canadiens, effectuant des activités liées à la Défense (disponible à l'interne, au sein

du MDN, aux numéros 1938916 (en anglais) et 1958421 (en français) du SGDDI de la bibliothèque de la GPEA)

- f. A-GA-005-000/AG-001 – *Programme de navigabilité du ministère de la Défense nationale et des Forces Armées canadiennes (MDN/FAC)*
- g. B-GA-100-001/AA-000 – *Consignes de vol de la Défense nationale*
- h. Ordonnances de la Division aérienne du Canada
- i. *Manuel des opérations aériennes de l'ARC*
- j. Transports Canada, Aviation civile (TCAC), Circulaire d'information CI 102-001 – *Exploitation et maintenance d'aéronefs effectuant des activités liées à la défense*
- k. Avis conjoint de l'ANT-l'ANO-l'AEN 2022-01 – *Surveillance des exploitants d'aéronefs civils sous contrat pour fournir des services aériens au MDN et aux FAC*

## **4. Discussion**

### **4.1 Aperçu**

- 4.1.1 Conformément à la *Loi sur l'aéronautique*, les aéronefs immatriculés au civil qui effectuent des activités liées à la défense sont réglementés par le ministre de la Défense nationale, plutôt que par le ministre des Transports. Les aéronefs qui effectuent également des opérations civiles et des activités liées à la défense demeurent sur le registre des aéronefs civils. Pour s'assurer que les aéronefs immatriculés au civil peuvent facilement passer des opérations civiles aux opérations militaires, le MDN et les FAC et Transports Canada, Aviation civile (TCAC) ont signé un protocole d'entente (PE), référence 3.2.e, qui facilite le partage de l'information et le transfert des responsabilités entre les deux organismes de réglementation. TCAC a également publié une Circulaire d'information (CI 102-001, référence 3.2.j), pour familiariser les exploitants d'aéronefs, les organisations de maintenance approuvées, les délégués et le personnel de TCAC avec le PE susmentionné.
- 4.1.2 Conformément au PE (référence 3.2.e), le MDN et les FAC agissent à titre d'organisme de réglementation et fournissent l'autorité de vol pour mener des activités liées à la Défense. Pour être autorisé, l'exploitant de l'aéronef qui exécute ses activités doit satisfaire aux exigences du Programme de navigabilité du MDN et des FAC (référence 3.2.f). Toutefois, le MDN et les FAC accordent une reconnaissance maximale aux autorisations émises par les autorités de vol civiles aux fins d'exercer de telles activités sans qu'il soit nécessaire de délivrer une autorisation de navigabilité propre au MDN. L'autorité de vol habilitante est appelée autorisation d'exploitation temporaire (ATE). Afin d'éviter que l'opérateur civil ne commence le service sans cette autorité de vol, le demandeur doit s'assurer qu'un contrat approprié est en place, conformément à l'avis conjoint ANT-ANO-AEN 2022-01 (référence 3.2.k), et aviser le personnel de l'ANO et/ou de l'ANT lorsque des activités liées à la Défense pour le MDN et les FAC seront menées, au moment de soumettre leur demande d'approbation d'une ATE.
- 4.1.3 La CI de TCAC (référence 3.2.j) développe sur l'information contenue dans le PE et fournit à l'opérateur civil des orientations pratiques en matière de démonstration et de maintien de la conformité aux règlements et aux normes, au moment de la transition entre les opérations effectuées en vertu du RAC et lors de la passation de contrats de services au MDN et aux FAC sous l'autorité d'une ATE. Les thèmes clés sont les suivants :
  - a. des exemples d'activités liées à la Défense, lorsqu'une ATE est requise;
  - b. de l'information sur la structure de réglementation militaire;
  - c. la responsabilité réglementaire, ainsi que l'interaction et le transfert d'autorité entre la TCAC et les structures réglementaires du MDN et des FAC;
  - d. la maintenance et la modification des aéronefs lorsqu'ils effectuent une activité liée à la Défense et le retour à la conformité aux RAC pour les opérations civiles.
- 4.1.4 Les ATE sont préparées par l'ANT (personnel du DNAST 3), en collaboration avec le personnel de l'ANO et de l'AEN, puis émises conjointement par l'ANT et l'ANO. Il est à noter que l'AEN fait partie

du processus de l'ATE, en ce sens qu'elle signe l'ATE en reconnaissant qu'elle est prête à surveiller l'exploitant et à enquêter au besoin. Une ATE remplace (et rend donc invalide) le certificat de navigabilité (CdN) et tout certificat d'exploitation aérienne (CEA) lorsque l'aéronef effectue des activités liées à la Défense. Ainsi, lors d'un vol effectué pour des activités relatives à la Défense pour le MDN et les FAC, des copies de l'ATE, de l'AT //OM et de tout permis de vol associé que le MDN et les FAC ont émis doivent être transportés à bord de l'aéronef comme preuve que l'aéronef est utilisé comme aéronef militaire sous l'autorité réglementaire du MDN et des FAC.

- 4.1.5 En plus d'indiquer qu'un aéronef est exploité sous l'autorité réglementaire du MDN et des FAC, une ATE contient des annexes qui précisent les conditions générales et les limites des activités visées, certaines sections des *Consignes de vol de la Défense nationale* (référence 3.2.g), des Ordonnances de la Division aérienne du Canada (référence 3.2.h), du *Manuel des opérations de vol* de l'ARC (référence 3.2.i) et des ordres de la Sécurité des vols (référence 3.2.c), ainsi que de toutes les exigences spéciales de maintenance et des configurations approuvées pour l'aéronef.
- 4.1.6 Pour les exploitants d'aéronefs qui ont été sous contrat pour mener des activités liées à la Défense, le Programme de navigabilité du MDN et des FAC est appliqué par le droit contractuel (voir la référence 3.2.k). Les renseignements généraux et les conditions de l'ATE font clairement référence au contrat pour lequel elle a été émise, y compris les conditions particulières auxquelles l'exploitant de l'aéronef doit se conformer. Si l'exploitant de l'aéronef est un sous-traitant de l'entrepreneur principal (avec lequel le MDN et les FAC ont conclu le contrat principal), l'ATE sera délivré à l'exploitant de l'aéronef, et non à l'entrepreneur principal. À son tour, l'exploitant de l'aéronef sera ensuite tenu de se conformer aux règlements du contrat entre l'entrepreneur principal et le sous-traitant. Si l'exploitant de l'aéronef ne se conforme pas aux exigences de l'ATE ou du contrat, l'ANT ou l'ANO peut suspendre ou révoquer l'ATE.

## 4.2 Exigences de l'ATE

- 4.2.1 Pour être admissible à l'attribution d'une ATE, l'exploitant de l'aéronef doit satisfaire à toutes les exigences suivantes :
- a. Conception d'aéronef acceptable et navigabilité continue. La conception de l'aéronef doit être fondée sur une norme acceptable et doit avoir un système de soutien à la navigabilité continue acceptable qui sera capable de maintenir un niveau de sécurité acceptable pour la conception à. L'annexe A, section 1 du présent avis, fournit une norme de navigabilité acceptable pour la navigabilité continue de la conception de l'aéronef.
  - b. Autorité de vol. L'aéronef doit avoir et maintenir une autorité de vol civile valide jugée acceptable par l'ANT et l'ANO. Toutes les autorités de vol doivent être conformes aux normes spécifiées à l'annexe A, section 2 de l'avis.
  - c. Certificat d'exploitation aérienne. L'exploitant de l'aéronef doit détenir un certificat d'exploitation aérienne (CEA) ou un CEA étranger (CEAE) publié par TCAC; ou être approuvé comme exploitant privé conformément au Règlement de l'aviation canadien (RAC) 604; ou opérer en vertu d'une autorisation d'exploitation civile d'un autre pays qui permet à l'exploitant de l'aéronef de voler sous son autorité de vol nationale lorsqu'il n'effectue pas d'activités liées à la défense pour le MDN et les FAC. Consulter l'annexe A, section 3 du présent avis pour plus de précisions.
  - d. Système de contrôle de la maintenance acceptable. L'exploitant de l'aéronef doit disposer d'un système de contrôle de la maintenance qui est capable de maintenir une autorité de vol valide et se conforme aux exigences de l'annexe A, section 4 de cet avis.
  - e. Exécution de la maintenance La maintenance doit être exécutée conformément aux exigences de l'annexe A, section 5 du présent avis.
  - f. Système d'exploitation acceptable. L'exploitant de l'aéronef doit avoir un système d'exploitation acceptable qui se conforme aux exigences de la section 6 de l'annexe A de cet avis.

## REMARQUE

*L'exploitant d'aéronef civil doit fournir des copies de tous les documents qui démontrent, à la satisfaction de l'ANT et de l'ANO, que l'exploitant se conforme aux exigences du Programme de navigabilité du MDN et des FAC. Le MDN et les FAC se réservent le droit de rejeter tout document offert, s'il est jugé qu'il ne répond pas aux exigences du MDN et des FAC.*

- g. Maintien de l'autorité de vol de l'ATE. L'exploitant de l'aéronef fera l'objet d'audits de l'ANT et de l'ANO, comme décrit à l'annexe A, section 7 de cet avis, afin de vérifier la conformité aux exigences de l'avis. Le défaut de se conformer à ces exigences pourrait entraîner la suspension ou la révocation de l'ATE émise.
- h. Programme de sécurité des vols (ou Système de gestion de la sécurité). L'exploitant de l'aéronef doit disposer d'un programme de documentation et de soumission d'événements de sécurité militaires-civils à signaler au personnel de l'AEN, et être prêt à enquêter et à appuyer les enquêtes de l'AEN sur ces événements.

### 4.3 Processus de l'ATE

- 4.3.1 Le bureau de première responsabilité (BPR) de l'ATE de la DNASST prépare l'ATE, avec la contribution de l'officier d'état-major, Navigabilité opérationnelle (OEM Nav Op). Pour la délivrance initiale d'une ATE, la DNASST envoie des copies des listes de vérification de l'ANT, de l'ANO et de l'AEN à l'exploitant d'aéronef, pour qu'elles soient remplies et retournées. Ces listes de vérification consignent la conformité d'un exploitant d'aéronef aux exigences minimales de navigabilité pour chaque champ d'intérêt et peuvent également être utilisées, à la discrétion du demandeur, dans le cadre d'un questionnaire d'évaluation des soumissions. Les listes de vérification remplies sont transmises au personnel chargé des audits de l'ANT (DNAST 4), au personnel de l'OEM Nav Op et de la DSV, le cas échéant, pour examen et résolution de toute question posée. Une fois les listes de vérification acceptées par signature, elles seront transmises au BPR de l'ATE de la DNASST, pour conservation et archivage avec tous les autres documents de l'ATE relatifs à l'exploitant d'aéronef.
- 4.3.2 Habituellement, l'évaluation d'un exploitant d'aéronef pour la première émission d'une ATE consiste en un audit de bureau. Toutefois, le personnel du MDN et des FAC peut choisir d'effectuer un audit sur place aux locaux de l'exploitant d'aéronef, s'il le juge nécessaire. Si l'évaluation initiale est effectuée à distance, un audit sur place suivra normalement au cours de la première année d'exploitation. Si l'ATE doit être renouvelée après la première période d'exploitation, des audits réguliers subséquents seront effectués par le personnel des autorités de navigabilité technique et opérationnelle à un intervalle n'excédant pas 24 mois, au besoin. Si l'ATE est valide pour plus d'un an, le personnel des autorités de navigabilité technique et opérationnelle effectueront un examen de navigabilité annuel, afin de vérifier si un changement significatif a eu lieu dans l'opération qui pourrait exiger que l'ATE soit retirée ou réémise avec des modifications.
- 4.3.3 Le BPR de l'ATE de la DNASST compile ensuite les détails du CEA de l'exploitant d'aéronef et de l'aéronef utilisé pour le contrat dans une fiche de renseignements sur le CEA et la fiche détaillée de la flotte d'aéronefs. Si un permis de vol du MDN et des FAC est requis pour mener l'activité liée à la Défense, le BPR de la DNASST le préparera conjointement avec le demandeur et l'OEM Nav Op.
- 4.3.4 Lorsque toutes les listes de vérification ont été acceptées et que tous les problèmes ont été réglés, l'ATE est circulée pour les signatures. L'AEN signe l'ATE pour indiquer que le personnel de la DSV est prêt à surveiller les aspects liés à la sécurité des vols de l'opération, puis l'ANT et l'ANO (ou leurs délégués) signent pour approuver l'ATE. Une fois l'ATE approuvée, elle est délivrée à l'exploitant de l'aéronef. Étant donné qu'un permis de vol du MDN et des FAC ne peut pas être émis pour un aéronef immatriculé au registre des aéronefs civils, à moins qu'il ne fonctionne en vertu d'une ATE, tout permis de vol du MDN et des FAC ne sera pas signé tant que l'ATE n'aura pas été approuvée.
- 4.3.5 Le BPR de la DNASST transmet des copies de l'ATE signée, et de tout permis de vol du MDN et des FAC qui s'applique, à l'exploitant de l'aéronef, au demandeur du MDN et des FAC, aux

autorités de navigabilité du MDN et des FAC, au QG de TCAC et au Bureau régional de la TCAC (si l'exploitant est une entreprise canadienne).

**Annexe :**

- A. Exigences détaillées de l'ATE

## **EXIGENCES DÉTAILLÉES DE L'ATE**

### **1. Conception d'aéronef acceptable et navigabilité continue**

- 1.1 Le modèle ou type d'aéronef doit :
- avoir une configuration de base identifiée et contrôlée fondée sur un certificat de type d'aéronef civil valide ou un modèle militaire connu;
  - avoir une ou plusieurs configurations identifiées, autorisées et contrôlées;
  - avoir un programme de maintenance fondé sur des données de navigabilité civile approuvées (ou des données acceptables pour les aéronefs qui volent avec un CdN civil spécial limité) qui comprend des instructions de navigabilité continue (INC) tenues à jour;
  - être géré par une organisation qui se conforme aux exigences des INC et en assure l'exécution, et qui gère la configuration de la conception de l'aéronef; et
  - avoir un manuel de vol à jour et des instructions d'exploitation d'aéronef (le cas échéant).
- 1.2 Les modifications de conception, y compris les altérations, les réparations et les modifications apportées aux programmes de maintenance, doivent être certifiés conformément à la base de certification d'origine (ou acceptés par l'organisme de réglementation civile, dans le cas d'un aéronef volant avec un CdN civil spécial limitée), par une organisation autorisée à modifier la conception civile pour maintenir l'autorisation de vol, au besoin.
- 1.3 Les modifications, les mises à niveau et les modifications de conception nécessaires à l'exécution des activités liées à la Défense doivent être approuvées ou acceptées de l'une des façons suivantes :
- les modifications qui sont propres au MDN et aux FAC, mais qui n'affectent pas l'aéronef de façon permanente, seront approuvés ou acceptés par le MDN et les FAC par l'entremise d'une ACM ou d'un permis de vol MDN et des FAC, émis(e) ou révisé(e)s. Si l'exploitant d'aéronef n'est pas canadien, les PVFS ou les ACM ne s'appliqueront que lorsque l'aéronef est exploité à l'intérieur de l'espace aérien canadien.
  - les modifications qui sont propres au MDN et aux FAC, et qui affectent de façon permanente l'aéronef, doivent être concrétisés par des approbations de conception qui sont acceptables pour TCAC (et/ou l'autorité nationale pour l'aéronef (p. ex., la FAA)), qui pourraient inclure des références à un permis de vol du MDN et des FAC ou une ACM.
  - dans le cas de l'EFG du MDN et des FAC, une ACM ou un permis de vol du MDN et des FAC sera essentiel(le).

### **REMARQUE**

*Un changement ou une modification de conception pourrait inclure certains éléments permanents qui entraîneront des répercussions sur la configuration civile, ce qui nécessitera qu'une autorité civile responsable de la conception accepte ou approuve la partie permanente du changement/de la modification de conception. Les « éléments permanents » peuvent être de nature physiques (p. ex. installation d'un support ou d'une antenne), ou il peut s'agir d'un changement au calendrier de maintenance/aux conditions d'exploitation. Ces modifications devront être soumises à l'autorité civile chargée du changement de conception pour examen.*

- 1.4 Si un aéronef se trouve dans une configuration qui n'est pas jugée acceptable par TCAC (ou l'autorité nationale de l'aéronef), comme, par exemple, une configuration qui inclut une installation ou une reconfiguration temporaire effectuée par le MDN et les FAC, et l'aéronef doit effectuer un vol sous une autorité civile, l'aéronef ne doit pas entreprendre ce vol sous l'autorité civile tant qu'il n'est pas dans une configuration approuvée ou acceptée par TCAC (et/ou l'autorité nationale de l'aéronef).

### **2. Autorisation de vol**

- 2.1 Chaque aéronef exploité en vertu d'une ATE doit avoir les éléments suivants :

**ANNEXE A**  
**DE L'AVIS DE L'ANT-L'ANO-L'AEN 2011-04**  
**EN DATE DE JUIN 2011**  
**RÉVISÉ EN DÉCEMBRE 2023**

- a. une autorisation de vol militaire ou civile valide qui satisfait aux exigences des articles 507.01 à 507.13 du RAC ou l'équivalent.
- b. une configuration qui est conforme à la configuration de base avec toutes les exigences de configuration supplémentaires, conformément à la section 1 de cette annexe.

**3. Certificat d'exploitation aérienne (CEA) ou autre approbation d'exploitation**

- 3.1 Il est prévu que le CEA ou l'autorisation opérationnelle étrangère s'appliquera au(x) type(s) d'opérations identique(s) ou similaire(s) à celles effectuées en vertu de l'ATE (p. ex., parachutisme), à moins qu'il n'existe aucune catégorie d'opérations civiles pour un type d'activité particulier. Il incombe au demandeur de vérifier que le type de CEA, ou de toute autre autorisation opérationnelle requise pour répondre aux exigences de l'ATE, est jugé acceptable par l'ANT et l'ANO.
- 3.2 Une approbation en vertu de la partie 91 du Title 14 Code of Federal Regulations (14 CFR) des États-Unis peut être une autorité acceptable conformément au paragraphe 4.2.1(c) de l'avis; toutefois, l'applicabilité des normes du présent avis reste inchangée.
- 3.3 Les demandeurs qui utilisent des approbations militaires étrangères doivent communiquer avec le personnel du DNAST 3-2 pour obtenir des orientations sur l'acceptabilité de ces approbations.

**4 Système de contrôle de l'entretien acceptable**

- 4.1 Pour se conformer aux exigences techniques de navigabilité de l'ATE, l'exploitant d'aéronef doit contrôler la maintenance de l'aéronef exploité en vertu de l'ATE conformément aux exigences des articles 604.126 à 604.132, 605.84 à 605.97 et 706.01 de la sous-partie 6 (ou des exigences réglementaires équivalentes de l'autre pays visé) du RAC.
- 4.2 Certaines exigences du chapitre 604 du RAC sont des normes spécifiques aux Canada pour lesquelles il pourrait y avoir d'équivalences dans les programmes de navigabilité d'autres pays, mais dont les conditions pourraient également être remplacées par des conditions spécifiques aux gouvernements étrangers. Dans le cas des exploitants d'aéronefs étrangers, les normes étrangères qui répondent à l'intention des exigences du chapitre 604 du RAC peuvent être utilisées par l'exploitant d'aéronefs, si elles ont été jugées équivalentes par le MDN et les FAC. Par exemple, le MDN et les FAC peuvent accepter les techniciens d'entretien d'aéronefs d'un autre pays, à condition qu'ils ont eu une formation ou une expérience fondée sur une norme équivalente à celle prévue dans le RAC 604.
- 4.3 Les exploitants d'aéronefs qui utilisent des approbations provenant des exploitants militaires ou des systèmes de contrôle de la maintenance d'un autre pays doivent communiquer avec le personnel du DNAST 4-5 pour obtenir des orientations sur l'acceptabilité de leur système.
- 4.4 Les aéronefs exploités en vertu de la partie 91 du 14 CFR et dont la maintenance a été exécuté conformément à la partie 43 du 14 CFR peuvent être considérés acceptables, à condition qu'aucun personnel ou équipement du MDN et des FAC ne soit transporté à bord pendant l'exécution d'activités liées à la Défense pour le MDN et les FAC. Toutefois, si le personnel ou l'équipement du MDN et des FAC doivent être transportés à bord ces aéronefs pendant les activités liées à la Défense, les travaux de maintenance des aéronefs doivent être exécutés conformément à un calendrier de maintenance approuvé ou recommandé par le fabricant d'équipement d'origine ou l'autorité nationale des aéronefs.
- 4.5 Chaque aéronef exploité en vertu d'une ATE doit avoir un dossier technique documenté à jour qui comprend, au moins, ce qui suit :
  - a. une identification de l'aéronef;
  - b. la durée totale en service;
  - c. l'état actuel de toutes les pièces à durée de vie limitée;
  - d. le temps écoulé depuis la remise en état de tous les articles installés qui ont une période de remise en état spécifiée;
  - e. l'état de l'inspection actuel;
  - f. l'état actuel de toutes les consignes de navigabilité;



**ANNEXE A  
DE L'AVIS DE L'ANT-L'ANO-L'AEN 2011-04  
EN DATE DE JUIN 2011  
RÉVISÉ EN DÉCEMBRE 2023**

- g. l'état de toutes les modifications;
- h. l'historique des travaux de maintenance effectués;
- i. l'historique de toutes les interventions techniques; et
- j. un rapport sur la masse et le centrage.

**5. Exécution de la maintenance**

5.1 Les précisions suivantes amplifient les renseignements concernant l'exécution de la maintenance :

- a. tous les travaux de maintenance, qu'ils soient effectués par l'exploitant de l'aéronef ou par un sous-traitant, doivent être effectués par une organisation de maintenance qui possède une attestation annotée pour le type ou le modèle d'aéronef visé, qui a été accordée par l'organisme de réglementation civil ou militaire de l'exploitant de l'aéronef.
- b. tous les travaux de maintenance doivent être effectués par des personnes autorisées (œuvrant au sein d'un organisme de maintenance approuvé (OMA), le cas échéant) ou un organisme militaire équivalent d'un autre pays.

**REMARQUE**

*Les techniciens de maintenance des aéronefs qui effectuent des travaux sur ces aéronefs doivent posséder les connaissances, la formation et les qualifications suffisantes (acceptables par le MDN et les FAC) pour le type ou le modèle d'aéronef sur lequel les travaux de maintenance sont effectués.*

**6. Système d'exploitation acceptable**

6.1 Afin d'obtenir l'attribution d'une ATE, l'entrepreneur doit satisfaire à toutes les exigences opérationnelles suivantes :

- a. l'exploitant de l'aéronef doit avoir un manuel d'exploitation qui répond aux exigences des articles 604.197 et 604.198 du RAC, ou l'équivalent.
- b. Qualifications des pilotes. Tous les pilotes qui opèrent régis par une ATE doivent satisfaire aux exigences suivantes, ou à l'équivalent :
  - (1) article 604.143 du RAC (équipage de conduite) – chaque membre de l'équipage de conduite doit satisfaire aux exigences de l'article 604.143 du RAC. Les permis de pilote livrés par des organismes de réglementation en matière de navigabilité d'autres pays et jugés acceptables par TCAC (ou par des forces aériennes étrangères considérées comme équivalentes par l'ANO) peuvent être jugés acceptables pour le MDN et les FAC si le MDN et les FAC sont convaincus qu'ils sont conformes (ou équivalents) à l'exigence de l'article 604.143(1)a du RAC.
  - (2) les pilotes qui effectuent des vols en vertu des règles de vol aux instruments (IFR) doivent détenir les qualifications IFR appropriées et valides.
  - (3) article 604.144 du RAC (Qualifications et formation – instructeurs) – les instructeurs de vol et les instructeurs sur simulateur de vol de l'exploitant de l'aéronef doivent satisfaire aux exigences de l'article 604.144 du RAC.
- c. Qualifications du personnel navigant non-pilote. Pour le personnel navigant qui effectue des tâches qui pourraient avoir un effet sur la navigabilité technique ou opérationnelle (y compris sur l'ESA), l'exploitant de l'aéronef doit avoir mis en place des processus documentés de formation et de qualification qui soient suffisants pour assurer les compétences nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité acceptable.
- d. Planification des vols et opérations. L'exploitant de l'aéronef doit avoir des processus normalisés pour toutes les procédures de planification des vols et de contrôle des missions, comme des exposés avant vol, des suivis des vols, des listes de vérification, la gestion des publications, des circulaires consultatives, des NOTAM, des listes d'équipement minimal, des manifestes du personnel, des rapports de masse et centrage, etc.

**ANNEXE A**  
**DE L'AVIS DE L'ANT-L'ANO-L'AEN 2011-04**  
**EN DATE DE JUIN 2011**  
**RÉVISÉ EN DÉCEMBRE 2023**

- e. Passagers et marchandises. Lors des opérations régis par une ATE, l'exploitant de l'aéronef doit répondre aux exigences appropriées de TCAC en matière d'entreposage et de transport de marchandises et de passagers, le cas échéant, pour assurer la sécurité des passagers, ainsi que l'entreposage et le transport de marchandises, en toute sécurité.
- f. Équipement de survie de l'aviation (ESA). L'aéronef doit être équipé d'au moins autant d'ESA, de balises de détresse, d'extincteurs et d'équipement de survie que TCAC en aurait besoin pour une mission similaire assujettie aux règlements civils.
- g. Exigences opérationnelles spécifiques au MDN. Lors des opérations assujetties à une ATE, l'exploitant de l'aéronef doit se conformer aux Consignes de vol de la Défense nationale (référence 3.2.g de l'avis). Tous les documents du MDN et des FAC requis par l'exploitant de l'aéronef pour effectuer l'activité relative à la défense seront fournis à l'exploitant de l'aéronef une fois que l'exploitation régie par l'ATE sera terminée.

**7. Programme de sécurité des vols ou système de gestion de la sécurité**

- 7.1 L'exploitant de l'aéronef doit documenter la façon dont les événements militaires-civils à signaler seront assignés et être préparé pour une enquête sur l'accident, comme indiqué dans la Liste de vérification de l'AEN (mentionnée au paragraphe 4.3 de l'avis).

**8. Le maintien d'une autorisation de vol ATE**

- 8.1 L'ANT, l'ANO et l'AEN effectueront, au besoin, des audits périodiques de l'activité de l'exploitant de l'aéronef (à l'aide des listes de vérification mentionnées à la section 4.3 de l'avis) afin de confirmer le maintien de la conformité aux exigences du présent avis de l'ANT-l'ANO-l'AEN. La fréquence des audits dépendra du niveau de surveillance fourni par d'autres organismes (militaires ou civils) de réglementation, des résultats des audits antérieurs de l'exploitant d'aéronef et de la fréquence des activités liées à la Défense pour le MDN et les FAC effectuées en vertu de l'ATE. Si des observations de non-conformité sont formulées, l'ANT/l'ANO/l'AEN fournira(ont) toutes les conclusions de l'audit à l'exploitant de l'aéronef, pour lui donner l'occasion de mettre en œuvre les mesures correctives appropriées. Toute non-conformité à n'importe quelle exigence du présent avis qui ne sera pas résolue pourrait entraîner la suspension ou la révocation de l'ATE, si le MDN et les FAC considèrent qu'une non-conformité précise entraîne un niveau de risque inacceptable pour le MDN et les FAC.
- 8.2 Des copies des Listes de vérification des audits de l'ANT, de l'ANO et de l'AEN sont disponibles à l'interne, au sein du MDN, dans la bibliothèque du SGDDI de la GPEA, et peuvent également être fournies par le personnel du DNAST 3-2, sur demande, en envoyant un courriel à : **[TAORegulatorySupport-SupportReglementaireATE@forces.gc.ca](mailto:TAORegulatorySupport-SupportReglementaireATE@forces.gc.ca)**
  - a. Liste de vérification de l'ANT (disponible à l'interne, au sein du MDN, au n° 1931146 du SGDDI de la GPEA);
  - b. Liste de vérification de l'ANT pour les exploitants d'aéronefs privés (disponible à l'interne, au sein du MDN, au n° 1931148 du SGDDI de la GPEA);
  - c. Liste de vérification de l'ANO (disponible à l'interne, au sein du MDN, au n° 1931150 du SGDDI de la GPEA);
  - d. Liste de vérification de l'AEN (disponible à l'interne, au sein du MDN, au n° 1931151 du SGDDI de la GPEA);