

Avis conjoint de l'Autorité de navigabilité technique et l'Autorité de navigabilité opérationnelle (AVIS de l'ANT et l'ANO)	
Titre	Reconnaissance des autorités de navigabilité
Numéro de l'avis de l'ANT	2016-04f-v7
Date d'entrée en vigueur	15 août 2019 (révisé le 27 mai 2025)
Références	MNT, partie 1, chapitre 4 MNO, sections 329 et 330 de la partie 3
BPR /Téléphone	DNAST 2-2 / 613-808-3408
Dossier SGDDI	2182D-1027-812-6 vol 1 GPEA n°1657577 (français) GPEA n°1562575 (English)

1. But

- 1.1 Le présent avis conjoint de l'Autorité de navigabilité technique (ANT) et l'Autorité de navigabilité opérationnelle fournit orientation et information sur la reconnaissance des autorités de navigabilité (AN) en :
- a. définissant la notion de reconnaissance;
 - b. expliquant pourquoi l'ANT et l'ANO reconnaissent les AN;
 - c. décrivant comment la reconnaissance d'une AN est effectuée et maintenue;
 - d. fournissant une liste d'AN actuellement reconnues par l'ANT, ainsi que de ces AN qui ont reconnu le Programme de navigabilité du ministère de la Défense nationale et des Forces Armées canadiennes (MDN et les FAC) et des autorités qui en sont responsables.

2. Applicabilité

- 2.1 Le présent avis conjoint de l'ANT et l'ANO s'applique au personnel de réglementation de l'ANT et de l'ANO, aux organismes accrédités par l'ANT, aux personnes autorisées (PA) souhaitant tirer parti des artefacts d'autres AN portant sur la navigabilité, ainsi qu'aux commandants des opérations dans leurs décisions d'acceptation des risques associés aux opérations interarmées ou d'autoriser les vols du personnel à bord des aéronefs militaires étrangers (AME).

3. Renseignements connexes

3.1 Définitions

- a. **Autorité de navigabilité (AN).** Terme générique renvoyant à l'un ou l'autre des éléments suivants : agence (ou autorité) de réglementation en aviation, autorité de sécurité aérienne, autorité nationale d'aviation (ANA) ou de navigabilité (ANN), autorité d'aviation civile (AAC) ou autorité d'aviation militaire (AAM)/autorité de navigabilité militaire (ANM).
- b. **Autorité d'aviation civile (AAC).** Autorité législative gouvernementale de chaque pays qui supervise le processus d'approbation et de réglementation de l'aviation civile. Selon la manière dont elle est intégrée à la structure de l'État, l'autorité de navigabilité pourrait être constituée en sous-structure de l'autorité

d'aviation civile de niveau supérieur. L'AAC peut aussi être appelée autorité nationale d'aviation (ANA) ou de navigabilité (ANN).

- c. Autorité de navigabilité militaire (ANM). L'autorité de navigabilité militaire nationale d'un État qui est responsable de la navigabilité des aéronefs militaires de cet État. L'ANM canadienne est dirigée par une AN appuyée par une Autorité de navigabilité opérationnelle (ANO), une Autorité des enquêtes sur la navigabilité (AEN) et une Autorité de navigabilité technique (ANT). D'autres organismes de réglementation militaires peuvent posséder une organisation différente.
- d. Reconnaissance. Le terme « reconnaissance » peut avoir diverses significations dans le contexte de la navigabilité aérienne. Aux fins du présent avis, la reconnaissance est définie comme étant le processus par lequel une AN évalue une autre AN et conclut qu'il s'agit d'un régulateur compétent et qu'elle possède l'autorité, l'infrastructure, les ressources et les mécanismes nécessaires pour veiller à la sécurité aérienne. La portée de la reconnaissance est limitée aux fonctions de navigabilité relevant de la responsabilité confiée à l'AN respective. Pour l'ANT du MDN et des FAC et le Programme de navigabilité technique, cela renvoie à la certification de navigabilité, à la supervision de la production et à l'examen de la navigabilité (navigabilité continue). La reconnaissance peut être unilatérale, bilatérale, ou multilatérale.
- e. Artéfacts portant sur la navigabilité. Aux fins du présent avis, l'artéfact sur la navigabilité est l'extrant de réglementation d'une autorité de navigabilité militaire ou civile. Normalement, ces extrants revêtent la forme d'une approbation ou d'une autorisation de navigabilité accordée par une AN. Des exemples peuvent comprendre, sans s'y limiter, les suivants :
 - (1) approbations de définitions de type;
 - (2) certificats de type;
 - (3) approbation de modification à la conception;
 - (4) approbation de données de conception;
 - (5) accréditations/approbations d'organisations;
 - (6) attributions d'autorité à des personnes ou des organisations.
- f. Devoir de diligence. Dans le contexte de cet avis de l'ANT-l'ANO, l'obligation assumée par le MDN et les FAC, en l'absence d'une surveillance directe de la navigabilité, de s'assurer que les vols de leur personnel à bord des AME sont exploités de façon raisonnablement sécuritaire.

3.2 Références

- a. A-GA-005-000/AG-001 – *Programme de navigabilité du ministère de la Défense nationale et des Forces Armées canadiennes (MDN et des FAC)*
- b. C-05-005-001/AG-001 – *Manuel de navigabilité technique (MNT)*
- c. B-GA-104-000/FP-001 – *Manuel de navigabilité opérationnelle (MNO)*
- d. Directive visant le personnel (DP) 511-001 de Transports Canada, Aviation civile (TCAC) – *Certification de type des produits aéronautiques étrangers – Détermination du niveau d'examen de l'état de navigabilité*
- e. Plan de mise en œuvre de la politique de navigabilité de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) (accessible à l'interne au MDN dans la bibliothèque du GPEA, SGDDI n° 1635095)

- f. Publication de l'Agence européenne de défense – *European Military Airworthiness Document – Recognition* (EMAD-R), édition 3.1, 21 avril 2023 (accessible à l'interne au MDN dans la bibliothèque du GPEA, SGDDI no 1559486)
- g. Norme aérienne AW 2003 de l'Air Force Interoperability Council (AFIC) – *Process for Recognition of Military Airworthiness Authorities*, édition 2, version 1, en date du 16 juillet 2021 (accessible à l'interne au MDN dans la bibliothèque du GPEA, SGDDI n° 1558748)
- h. Document 9734 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) – *Manuel de supervision de la sécurité*, 2^e édition, 2011
- i. Document 9760 de l'OACI – *Manuel de navigabilité*, 3^e édition, 2014
- j. Annexe 6 à la Convention relative à l'Aviation civile internationale – *Exploitation des aéronefs*
- k. Modèle de l'ensemble de questions servant à la reconnaissance des autorités de navigabilité militaires (MARQ) (accessible à l'interne au MDN dans la bibliothèque du GPEA, SGDDI n° 1634944)
- l. Procédure AF9000 TAA09.006-05 – *Technical Airworthiness Oversight – Industry Recognition Process* (en anglais seulement)
- m. Procédure AF9000 TAA09.019 – *Type Design Examination (TDE)* (en anglais seulement)

4. Analyse

4.1. Aperçu

- 4.1.1. L'une des responsabilités déléguées à l'ANT dans le cadre du Programme de navigabilité du MDN et des FAC (référence 3.2.a.) est de superviser l'activité des personnes et des organisations exécutant des fonctions de navigabilité technique. Les sections ci-dessous du *Manuel de navigabilité technique* (MNT) (référence 3.2.b.) décrivent la façon dont cette responsabilité est réglementée pour les approbations d'organismes ou de certifications de conception qui ont été accordées par une autre autorité de navigabilité civile ou militaire :
 - a. MNT, partie 1, chapitre 4 – *Attribution de l'autorité de navigabilité technique*. Décrit les règles et les normes dont on se sert pour déterminer l'acceptabilité des organismes qui se sont vus confier des rôles de gestion de la navigabilité ou des fonctions de navigabilité par une autre autorité réglementaire.
 - b. MNT, partie 2, chapitre 5 – *Examen de la définition de type (TDE)*. Décrit les règles et les normes associées à l'acceptation du travail effectué, et des artefacts qui en résultent, par une autre autorité réglementaire relativement à la certification de type initiale ou l'approbation des modifications de conception majeures ultérieures.
- 4.1.2. Pour faciliter la conformité aux provisions de ces deux chapitres du MNT, il faut identifier les autorités réglementaires jugées acceptables par l'ANT et détailler la méthodologie utilisée pour établir leur acceptabilité. La « reconnaissance » représente le processus principal que l'ANT utilise pour déterminer l'acceptabilité du travail et des artefacts d'une autre autorité de navigabilité.
- 4.1.3. L'une des responsabilités déléguées à l'ANO dans le cadre du Programme de navigabilité du MDN et des FAC (référence 3.2.a.) est de contrôler l'entrée et l'exploitation des AME dans l'espace aérien canadien, en se fondant sur les conseils de l'ANT en matière de navigabilité technique. De plus, bien que ce ne soit pas une responsabilité liée à l'état de navigabilité des aéronefs, l'ANO est aussi responsable de fournir des conseils aux commandants opérationnels visant les risques opérationnels et les préoccupations liées à la navigabilité lors des opérations interarmées avec des AME ou lors de leur planification de vols de personnel à bord des AME. Les sections suivantes du *Manuel de navigabilité opérationnelle* (MNO) (référence 3.2.c) offrent une description de la manière dont ces responsabilités sont remplies :

- a. la section 329 de la partie 3 du MNO – *Aéronefs militaires étrangers survolant l'espace aérien du Canada* fait référence à l'Ordre 3-401 de la 1re Division aérienne du Canada (1 DAC), qui fournit des détails sur le processus de traitement d'une demande d'autorisation de survol pour un AME survolant l'espace aérien canadien;
- b. la section 330 de la partie 3 du MNO – *Personnel du MDN et des FAC volant à bord d'un AME*, qui vise le devoir de diligence assumé par le MDN et les FAC envers son personnel, ainsi que le rôle de l'ANO en prodiguant des conseils aux commandants opérationnels sur les menaces et les risques liés à la navigabilité auxquels le personnel du MDN et des FACT pourrait être exposé lors des opérations interarmées ou des vols à bord des AME. L'outil d'évaluation des risques opérationnels, détaillé dans l'Ordre 3-310 de la 1re Division aérienne du Canada (1 DAC), peut être utilisé dans la détermination et l'acceptation du danger.

4.2. Avantages

- 4.2.1. La reconnaissance d'autres AN favorise la conformité aux diverses dispositions du MNT et du MNO.
- 4.2.2. La reconnaissance permet à l'ANT et l'ANO d'exploiter des possibilités découlant de l'adoption des activités d'assurance d'une autre AN, en tirant profit des artefacts de navigabilité existants, dégageant des économies et réduire le risque au minimum (p. ex., l'adoption des approbations accordées par ces organismes ou de leurs preuves de certification d'aéronefs, des mécanismes pour améliorer l'interopérabilité, tels que le soutien mutuel, la prise de décision éclairées pendant les opérations interarmées, etc.).
- 4.2.3. Le processus d'évaluation visant la reconnaissance expose l'ANT et l'ANO à la structure des programmes d'autres AN, à leurs méthodologies et pratiques exemplaires, dont l'adoption pourrait améliorer le Programme de navigabilité technique et le Programme de navigabilité opérationnelle, et accroître la sécurité aérienne au sein du MDN et des FAC. En outre, la reconnaissance du Programme de navigabilité du MDN et des FAC par d'autres AN représente un examen par des paires très utile, qui pourrait aussi permettre d'améliorer en continu le programme.
- 4.2.4. Dans le contexte d'une TDE, la reconnaissance peut être utilisée pour appuyer la détermination de l'acceptabilité et elle aura une incidence sur le niveau d'examen de la définition de type (niveau 1 [minimal], niveau 2 [limité] ou niveau 3 [exhaustif]).
- 4.2.5. Dans les cas où le TDE est utilisé à l'appui de l'approbation de la navigabilité d'une modification de conception majeure administrée par le détenteur du certificat de type d'une flotte, le Manuel des procédés techniques approuvé par l'ANT doit détailler le rôle de l'AN reconnue et la portée de l'autorité que l'ANT a approuvée.
- 4.2.6. Dans le contexte militaire, la reconnaissance peut renforcer l'interopérabilité en permettant de mieux comprendre la structure de réglementation d'un autre pays aux fins de maintien de la navigabilité, d'exécution d'opérations de vol et de contrôle d'espace aérien, ainsi qu'aux fins de formation, de qualification et d'autorisation de personnel. Cette initiative peut être mise à profit afin de permettre une amélioration de l'intégration et de la flexibilité requises lors des opérations interarmées par l'intermédiaire d'arrangements de soutien mutuel.

4.3. Limites et contraintes

- 4.3.1. La sécurité et la navigabilité sont des responsabilités souveraines. Par conséquent, la reconnaissance ne transfère pas les responsabilités juridiques de l'ANT et l'ANO vers une AN reconnue. Même si l'ANT et l'ANO ont conclu, suite au processus de reconnaissance, que les résultats d'un système réglementé par une ANM sont acceptables, l'ANT et l'ANO continuent d'être entièrement responsables de la navigabilité des aéronefs des FAC et de leur exploitation sécuritaire.

4.3.2. La reconnaissance par l'ANT et/ou l'ANO d'une autre AN ne sous-tend et n'exige jamais que l'autorité doive apporter des modifications, quelles qu'elles soient, à ses systèmes de gestion de la navigabilité dans la foulée de la reconnaissance. Il incombe toujours à l'ANT et/ou à l'ANO de tenir compte des différences entre leurs normes et procédés, et celles de l'AN reconnue, et de décider de quelle manière les lacunes cernées doivent être traitées.

4.4. Reconnaissance – Autorités d'aviation civile

4.4.1. Le Programme de navigabilité du MDN et des FAC contient des dispositions relatives à la reconnaissance, par l'ANT, d'autorités d'aviation civile (AAC) en fonction de leur expérience en réglementation et de leur réputation, sans passer par un processus de reconnaissance en bonne et due forme. La reconnaissance a été étendue aux AAC ci-dessous :

- a. Transports Canada, Aviation civile (TCAC) – Le MDN et les FAC acceptent le travail de certification approuvé par TCAC portant sur des aéronefs de type civil dans le registre des aéronefs militaires du MDN. Cela inclut aussi l'acceptation des approbations organisationnelles octroyées par TCAC au sujet de services de maintenance, de conception, de construction et de soutien du matériel pour des produits aéronautiques d'origine civile;
- b. Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis – Le MDN et les FAC acceptent le travail de certification approuvé par la FAA et portant sur des aéronefs de type civil dans le registre des aéronefs militaires du MDN. Cela inclut aussi l'acceptation des approbations organisationnelles octroyées par la FAA au sujet de services de maintenance, de conception, de construction et de soutien au matériel pour des produits aéronautiques d'origine civile;
- c. Agence de l'Union Européenne de la sécurité aérienne (AES) – Le MDN et les FAC acceptent le travail de certification approuvé par l'AESA et ses États membres qui porte sur des aéronefs de type civil dans le registre des aéronefs militaires du MDN. Cela inclut aussi l'acceptation des approbations organisationnelles octroyées par l'AESA et ses États membres au sujet de services de maintenance, de conception, de construction et de soutien au matériel pour des produits aéronautiques d'origine civile.

NOTE

Le MDN et les FAC reconnaîtront toutes les autres AAC à titre exceptionnel, à la condition qu'elles possèdent un rôle d'autorité de navigabilité défini pour un aéronef de type civil dans le registre des aéronefs militaires du MDN. Le processus par lequel le MDN et les FAC procéderont à cette reconnaissance pourrait comprendre ce qui suit :

1. *acceptation d'ententes bilatérales et d'accords bilatéraux, de protocoles d'entente, d'arrangements techniques ou d'arrangements spéciaux existant entre TCAC ou la FAA et l'AAC en question;*
2. *utilisation du DP 511-01 de TCAC – Certification de type des produits aéronautiques étrangers (référence 3.2.d.);*
3. *application du processus de reconnaissance des ANM;*
4. *évaluation d'informations fournies par des sources ouvertes et/ou par d'autres autorités de navigabilité reconnues.*

4.5. Reconnaissance – Autorités de navigabilité militaires

- 4.5.1. Il existe actuellement plusieurs initiatives visant à harmoniser l'approche en matière de réglementation de la navigabilité parmi les diverses autorités de navigabilité militaires (ANM) ainsi qu'à arriver à une reconnaissance mutuelle. Les principaux efforts ont été parrainés par :
- a. l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) (référence 3.2.e);
 - b. l'Agence européenne de défense (AED) (référence 3.2.f);
 - c. le Air Force Interoperability Council (AFIC) (référence 3.2.g).
- 4.5.2. Les efforts déployés par ces différentes organisations ont en commun l'utilisation d'un outil d'évaluation uniformisé fondé sur les documents de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (références 3.2.h et 3.2.i), qui établissent les tâches et les responsabilités des ANM pour ce qui est de la certification et la navigabilité continue des aéronefs, ainsi que de la supervision de la sécurité en navigabilité. Cet outil d'évaluation uniformisé a été adapté au contexte militaire et il prend la forme d'une série de questions, appelée « Ensemble de questions servant à la reconnaissance des autorités de navigabilité militaires » (MARQ ou *Military Authorities Recognition Question-Set*) (référence 3.2.k). Le MARQ est un document contrôlé géré par le forum des autorités de navigabilité militaires (MAWA ou Military Airworthiness Authorities Forum) de l'AED.
- 4.5.3. Contrairement aux règles de l'aviation civile internationale, où le consensus repose sur les principes de l'OACI, il n'existe aucune organisation reconnue à l'échelle internationale qui établisse les exigences en matière de navigabilité et d'aviation pour les ANM. C'est par l'entremise des forums militaires susmentionnés que le Canada et d'autres pays travaillent de concert pour favoriser l'harmonisation et qu'ils ont adopté le processus de reconnaissance en utilisant les MARQ.
- 4.5.4. Ce que la procédure de reconnaissance de l'AFIC a de particulier c'est la disponibilité d'un outil supplémentaire d'évaluation de la navigabilité opérationnelle. Fondée sur un document de l'OACI (à voir la référence 3.2.j.), elle permet aussi une évaluation de la manière dont les principes réglementaires s'appliquent à l'exploitation de l'aéronef. L'ensemble de questions servant à l'Évaluation de la navigabilité opérationnelle est publié à l'annexe A du document mentionné à la référence 3.2.g. et, tout comme le MARQ, il a été adapté au contexte militaire.

NOTE

Au sein d'une organisation militaire, la responsabilité en matière de navigabilité et d'aviation pourrait être partagée entre plusieurs départements et il se peut que son application ne soit possible que par l'entremise de règlements, de normes et d'ententes contractuelles. Même si les ANM suivent de près les processus de navigabilité utilisés par les organisations civiles internationales, l'aviation militaire est, par la force des choses, assortie d'un contexte de risque unique et, pour cette raison, il est essentiel d'utiliser des normes militaires. Par exemple, l'efficacité opérationnelle est primordiale pour la plupart des organisations militaires et, par conséquent, elles sont tenues de trouver un équilibre entre les objectifs de sécurité aérienne et la nécessité d'accepter un degré de risque accru lorsque les circonstances opérationnelles le dictent.

- 4.5.5 **Ensemble de questions servant à la reconnaissance des autorités de navigabilité militaires (MARQ).** Le MARQ est structuré en deux niveaux : « Objectifs organisationnels » et « Objectifs d'assurance ». Ensemble, ils totalisent plus de 150 questions visant des objectifs et des protocoles sécuritaires, répartis sur quatre sections, ce qui permet à une AN (ANM ou AAC) de démontrer de quelle façon elle se conforme

aux objectifs d'assurance pendant le déroulement de ses responsabilités d'assurance sécuritaire en matière de navigabilité nationale. Les quatre sections du MARQ sont les suivantes :

- a. **Régulateur en navigabilité.** Cette section établit les Objectifs Organisationnels en matière de réglementation et les éléments cruciaux associés au code, à la structure et à l'organisation de l'autorité.
- b. **Inspection de la navigabilité.** Cette section identifie les Objectifs d'Assurance visant la réglementation de la navigabilité continue par l'autorité.
- c. **Surveillance de la production.** Cette section identifie les Objectifs d'Assurance visant la réglementation des organisations de production par l'autorité.
- d. **Certification des aéronefs.** Cette section identifie les Objectifs d'Assurance visant la réglementation des activités de certification par l'autorité.

4.5.6 **Évaluation de la navigabilité opérationnelle.** Cet ensemble de questions contient 117 objectifs de sécurité aérienne qui ont été élaborés à partir de l'Annexe 6 de la Convention relative à l'aviation civile internationale intitulée *Exploitation des aéronefs* (référence 3.2.j). L'Annexe 6 spécifie les normes et pratiques recommandées internationales pour les avions utilisés dans le transport aérien commercial international de passagers ou de fret. Ces normes et pratiques ont été adaptées au contexte militaire et sont groupées comme suit :

- a. **Généralités.** Cette section traite des exigences de conformité aux lois, règlements et procédures, aux règles de gestion de la sécurité, des substances psychoactives et de répérage des avions;
- b. **Opérations en vol.** Cette section établie les exigences visant les installations d'exploitation, la certification et supervision opérationnelles, la préparation du vol, les procédures en vol, les opérations qui impliquent des vols de longue distance, le fret et les bagages de cabine, ainsi que la gestion de la fatigue;
- c. **Limites d'utilisation relatives aux performances des aéronefs.** Cette section vise à fournir une assurance que les aéronefs sont exploités en conformité avec les données de performances approuvées et les limites d'utilisation spécifiées dans le manuel de vol approuvé de l'aéronef;
- d. **Instruments, équipement et documents de vol des aéronefs.** Cette section identifie les exigences visant le marquage et l'équipement de sécurité, les enregistreurs de données de vol, les instruments de vol, les sièges, les organisateurs électroniques de poste de pilotage, etc.;
- e. **Équipement de communication et navigation des aéronefs.** Cette section vise les exigences liées aux instruments et leurs capacités fonctionnelles;
- f. **Maintenance des aéronefs.** Puisque les sous-sections A à D du MARQ fourniront des réponses à ce sujet de façon plus approfondie, il ne sera plus nécessaire de remplir cette section en même temps. Par contre, cette section est pertinente dans les cas où l'Évaluation de la navigabilité opérationnelle est effectuée comme une activité autonome;
- g. **Équipages de conduite des aéronefs.** Cette section identifie les exigences relatives aux équipages de conduite, notamment la composition de l'équipage, les responsabilités en cas d'urgence, les programmes de formation, les qualifications et l'équipement;
- h. **Manuels, journaux de bord et registres de vol.** Cette section identifie les exigences relatives aux manuels de vol, aux manuels de contrôle de la maintenance de l'exploitant, à la documentation du programme de maintenance approuvé, etc.;
- i. **Personnel de cabine.** Cette section établie les exigences de formation et les responsabilités du personnel de cabine;

- j. **Marchandises dangereuses.** Cette section identifie les exigences relatives aux procédures et dispositions liées au transport et à la manutention des marchandises dangereuses.

4.6. Processus de reconnaissance

4.6.1. L'ANT (par l'entremise du personnel de la Direction – Navigabilité aérienne et soutien technique [DNAST]) est responsable de la coordination générale de tout événement de reconnaissance d'une AN. Le processus de reconnaissance suit quatre principales phases :

- a. planification;
- b. examen (documentaire et sur place);
- c. octroi de la reconnaissance;
- d. maintien de la reconnaissance.

4.6.2. L'étape de planification établie les engagements liés au calendrier et aux ressources disponibles des parties engagées dans le processus de reconnaissance. L'étape d'examen inclut généralement un examen documentaire, ainsi qu'un examen sur place; toutefois, le résultat de l'examen documentaire peut être suffisamment probant pour qu'il ne soit plus nécessaire de procéder à un examen sur place. Lors de l'octroi de la reconnaissance, le rapport de justification précisera la portée de la reconnaissance et toutes limites ou conditions connexes. Le maintien est habituellement lié à la nécessité de divulguer toute modification apportée aux conditions selon lesquelles la reconnaissance initiale a été accordée. Les modalités, les conditions et les exigences liées au maintien sont habituellement spécifiées dans le certificat de reconnaissance et dans la documentation à l'appui.

NOTE

Dans la plupart des cas, le processus de reconnaissance du MDN et des FAC ne se penche que sur ces aspects du programme réglementaire d'une autre AN qui correspondent à ceux du Programme de navigabilité technique du MDN et des FAC. Pour cette raison, c'est l'ANT du MDN et des FAC qui exécute le processus de reconnaissance et accorde la reconnaissance au nom de l'ANM canadienne. Lorsque la portée et les fins prévues de la reconnaissance le demandent, l'ANO peut aussi participer au processus et demander à l'AN de répondre à l'ensemble de questions portant sur l'Évaluation de la navigabilité opérationnelle. L'évaluation de l'ANO et celle du MARQ de l'ANT peuvent être effectuées indépendamment ou simultanément. Si l'Évaluation de la navigabilité opérationnelle se fait indépendamment des activités de reconnaissance de l'ANT, l'ANO peut choisir d'annexer un addendum au rapport de justification existant, ou de préparer son propre rapport pour une reconnaissance initiale.

4.6.3. Phase de planification

4.6.3.1. La phase de planification est utilisée pour examiner le bien-fondé de la reconnaissance d'une AN et établir le plan de reconnaissance. Normalement, l'ANT appuie la reconnaissance d'une ANM ou d'une AAC pour tirer parti des renseignements sur la certification provenant d'une ANM ou d'une AAC pour un type d'aéronef exploité ou acheté par le MDN ou les FAC. L'ANT pourrait également appuyer la reconnaissance d'une ANM ou d'une AAC qui a des responsabilités en matière de réglementation à l'égard des organismes qui mènent des activités de conception, de maintenance, de fabrication ou de soutien matériel sur des types d'aéronefs ou des produits aéronautiques semblables à ceux qui sont exploités par les FAC. Selon les circonstances et les exigences, l'ANO peut soit participer à l'examen de l'ANT, soit initier son propre examen de planification.

4.6.3.2. Le plan de reconnaissance détermine :

- a. le bien-fondé de l'activité de reconnaissance en cours d'exécution;
- b. les points de contact au sein de l'organisation de l'ANM ou de l'AAC qui faciliteront l'examen;
- c. un calendrier prévoyant la soumission du MARQ et/ou de l'Évaluation de la navigabilité opérationnelle dûment remplies par l'ANM/AAC concernée, l'examen documentaire, l'examen sur place et les activités de clôture;
- d. le personnel de l'ANT et/ou de l'ANO affecté à l'exécution des examens et la documentation requise.

NOTE

Dans les cas où TCAC ou la FAA possèdent une entente bilatérale ou similaire en place avec une AAC que le MDN et les FAC prévoient reconnaître, un examen d'ampleur réduite peut suffire. Le plan de reconnaissance peut être utilisé pour établir le bien-fondé d'une reconnaissance directe, sans passer par le MARQ, l'Évaluation de la navigabilité opérationnelle ou un examen sur place. Un tel examen simplifié peut comprendre l'évaluation de la documentation pertinente d'une source ouverte, de l'information fournie par l'AAC que l'on souhaite reconnaître ou de l'information communicable pertinente à la reconnaissance fournie par un tiers. Il peut tout de même être nécessaire que le personnel de l'ANT et/ou l'ANO rencontre des représentants de l'AAC pour comprendre comment le système réglementaire de l'AAC sera utilisé pour fournir du soutien à la flotte figurant dans le registre des aéronefs militaires du MDN. Il pourrait être nécessaire de mettre en place des limites et des conditions pour la reconnaissance, en fonction des résultats d'une évaluation des risques associés aux lacunes de documentation ou d'information.

4.6.4. Examen documentaire

4.6.4.1. Une fois que l'ANM/l'AAC a complété le MARQ et/ou l'Évaluation de la navigabilité opérationnelle, et a fourni les principaux documents de référence utilisés, l'ANT (personnel de la DNAS 2) coordonnera l'examen de ce document par ses représentants autorisés, comme suit :

- a. pour la MARQ :
 - i. le DNAS 2 est responsable de la sous-section « Régulateur en navigabilité »;
 - ii. le DNAS 4 est responsable de l'« Examen de la navigabilité » et la « Surveillance de la production »;
 - iii. le DNAS 3 est responsable de la « Certification des aéronefs »;
- b. pour l'Évaluation de la navigabilité opérationnelle :
 - i. l'Officier supérieur d'état-majeur – Navigabilité opérationnelle de la 1re DAC est responsable de l'ensemble de questions de l'évaluation.

4.6.4.2. L'objectif de l'examen mené par le personnel de l'ANT et de l'ANO est d'établir « l'acceptabilité » du système de navigabilité de l'ANM/AAC d'après les réponses fournies au MARQ et/ou à l'Évaluation de la navigabilité opérationnelle. Il est essentiel que seul le personnel de réglementation expérimenté mène cette évaluation, car l'objectif n'est pas de comparer l'ANM/AAC au Programme de navigabilité du MDN et des FAC, mais bien d'acquérir une bonne compréhension de ses autorités, ses politiques, ses procédures et ses extrants, ainsi que de cerner les lacunes potentielles dans la manière dont l'ANM/l'AAC est mesurée par rapport aux exigences normalisées pour une AN, telles que définies par le MARQ et l'Évaluation de la navigabilité opérationnelle.

4.6.4.3. Une fois les examens du personnel de réglementation achevés, un sommaire des constats est colligé et consigné dans un rapport préliminaire. Le rapport offre une évaluation générale de l'acceptabilité et cerne les secteurs pour lesquels des éclaircissements doivent être obtenus au moyen d'un examen sur place. Il incombe au DAST 2 de tenir un dossier de tous les constats et rapports, et d'assurer la coordination avec l'AN visée par l'évaluation pour établir un calendrier pour l'examen sur place, s'il y a le cas.

4.6.5. Examen sur place

4.6.5.1. L'examen sur place est normalement mené par le représentant autorisé de l'ANT (DAST ou chef de section réglementaire). L'équipe responsable de l'examen sur place comprend des représentants du personnel de l'ANT et de l'ANO possédant l'expertise en la matière voulue pour assurer le suivi avec l'ANM/l'AAC dans les domaines pour lesquels on doit recueillir de l'information supplémentaire lors de l'examen sur place.

4.6.5.2. Il est important que le calendrier établi pour l'examen sur place contienne toutes les questions et les domaines visés par l'examen supplémentaire, car, avec les documents conservant les réponses ou les constats qui en résultent et le rapport de l'examen documentaire, c'est ce qui permettra à l'ANT et/ou à l'ANO de justifier l'acceptation ou le refus de la reconnaissance de l'ANM/l'AAC respective.

4.6.6. Octroi de la reconnaissance

4.6.6.1. Une fois l'examen sur place terminé, l'ANT (personnel du DAST 2) doit conclure le dossier de reconnaissance en préparant un rapport de justification final, une lettre de reconnaissance et un certificat pour signature par l'ANT. Si une Évaluation de la navigabilité opérationnelle a été aussi effectuée indépendamment des activités de reconnaissance de l'ANT, l'ANO rédigera soit un addendum au rapport de justification existant, soit un rapport distinct pour une reconnaissance initiale, en sus de la lettre et du certificat de reconnaissance.

4.6.6.2. La lettre de reconnaissance fera référence :

- a. au présent avis conjoint de l'ANT et l'ANO;
- b. au rapport de justification final et au numéro du SGDDI du dossier de projet contenant le MARQ dûment rempli et/ou l'Évaluation de navigabilité opérationnelle; et
- c. à tous les documents de référence fournis par l'ANM ou l'AAC.

4.6.6.3. Le personnel du DAST 2 doit ensuite mettre à jour l'annexe A du présent avis, qui contient la liste des AN reconnues par le MDN et les FAC, ainsi que la portée de leur reconnaissance et toutes limites et contraintes connexes.

4.6.7. Maintien de la reconnaissance

4.6.7.1. Le processus de reconnaissance du MDN et des FAC n'exige pas un examen planifié et un renouvellement de la reconnaissance d'une ANM/AAC qui a été déjà reconnue. Une reconnaissance du MDN et des FAC n'est assortie d'aucune date d'expiration. Toutefois, pour que la reconnaissance reste toujours valide, il faut que l'ANT et/ou l'ANO soient toujours conscientes de toute mise à jour aux réponses de l'ANM/l'AAC reconnue à son MARQ et /ou à son Évaluation de navigabilité opérationnelle résultant d'une modification importante apportée à l'autorité ou la responsabilité qui leur a été confiée, à leur structure organisationnelle ou à leur règlements, politiques et procédures. Bien que cela devient possible par la relation qui se crée entre les organismes de réglementation pendant le processus de reconnaissance, il incombe au personnel de l'ANT et/ou de l'ANO de faire une détermination sur la mise à jour et la validité de la reconnaissance existente, ainsi que sur le moment approprié pour en tirer parti afin de pouvoir accepter des artéfacts et des approbations, ou toute autre source d'information facilitant les décisions et les arrangements relatives à l'interopérabilité.

5. Autorités de navigabilité reconnues

5.1. AN reconnues

- 5.1.1. L'annexe A du présent avis contient la liste des AN qui ont été reconnues par le MDN et les FAC. On y trouve de l'information sur les sujets suivants :
- a. nationalité;
 - b. s'il s'agit d'une AAC ou d'une ANM;
 - c. titre de l'organisation et détails pertinents sur sa structure;
 - d. documentation de référence de la reconnaissance;
 - e. portée de la reconnaissance et conditions associées à la reconnaissance.
- 5.1.2. L'annexe B de l'avis contient la liste des AN qui ont reconnu le Programme de navigabilité du MDN et des FAC.
- 5.1.3 Ces listes seront mises à jour chaque fois que :
- a. une modification a été apportée à une reconnaissance existante;
 - b. de nouvelles AN ont été ajoutées; ou
 - c. la reconnaissance d'une AN a été révoquée.

ANNEXE A
DE L'AVIS CONJOINT DE L'ANT ET L'ANO 2016-04
EN DATE DU 15 AOÛT 2016
RÉVISÉ LE 27 MAI 2025

Autorités de navigabilité reconnues

Pays	Type de régulateur	Organisation responsable	Référence de la reconnaissance	Commentaires
Australie	Militaire	<i>Australian Defence Force – Australian Defence Aviation Safety Authority (DASA)</i> [Force de défense de l'Australie – Autorité de la sécurité de l'aviation de la défense de l'Australie]	Lettre de reconnaissance (GPEA n° 1765373) Rapport de justification de la reconnaissance (GPEA n° 1718589)	Voir la remarque 3 Voir la remarque 4 Voir la remarque 5
Canada	Civil	Transports Canada, Aviation civile (TCAC)	MNT, partie 1, chapitre 4	Voir la remarque 1 Voir la remarque 2
Espagne	Militaire	Autorité de navigabilité du ministère de Défense de l'Espagne (ANDE), y compris la Direction générale de l'armement et du matériel (DGAM) et l'Institut national de technologie aérospatiale (INTA)	Lettre de reconnaissance (GPEA n° 1802674) Rapport de justification de la reconnaissance (GPEA n° 1758675)	Voir la remarque 3 Voir la remarque 4 Voir la remarque 5
États-Unis	Civil	<i>Federal Aviation Administration (FAA)</i>	MNT, partie 1, chapitre 4	Voir la remarque 1 Voir la remarque 2
États-Unis	Militaire	Force aérienne des États-Unis (<i>USAF</i>) – Autorité de navigabilité technique Direction des services et gestion technique du Centre de gestion du cycle de vie des Forces aériennes (CGCVFA/EN-EZ)	Lettre de reconnaissance (GPEA n° 1564387) Rapport de justification de la reconnaissance (GPEA n° 1553039)	Voir la remarque 3 Voir la remarque 4 Voir la remarque 5
États-Unis	Militaire	Autorité de navigabilité du <i>Department of the Navy (DON)</i> , en particulier le <i>Naval Air Systems Command (NAVAIR)</i> et la direction de la navigabilité et de la cybersécurité (AIR-4.0P)	Rapport de justification de la reconnaissance (GPEA n° 1840497)	Voir la remarque 3 Voir la remarque 4 Voir la remarque 5

ANNEXE A
DE L'AVIS CONJOINT DE L'ANT ET L'ANO 2016-04
EN DATE DU 15 AOÛT 2016
RÉVISÉ LE 27 MAI 2025

Pays	Type de régulateur	Organisation responsable	Référence de la reconnaissance	Commentaires
États-Unis	Militaire	Autorité de navigabilité de la <i>US Army</i> , en particulier le <i>Aviation and Missile Command (AMCOM)</i> et la direction du génie aéronautique (AED)	Rapport de justification de la reconnaissance (GPEA n° 1847940)	Voir la remarque 3 Voir la remarque 4 Voir la remarque 5
Europe	Civil	Agence de l'Union européenne de la sécurité aérienne (AESA)	MNT, partie 1, chapitre 4	Voir la remarque 1 Voir la remarque 2
Italie	Militaire	Défense et armements de l'Italie – Direction de l'armement aéronautique et de la navigabilité (DAAA)	Lettre de reconnaissance (GPEA n° 2061454) Rapport de justification de la reconnaissance (GPEA n° 1984141)	Voir la remarque 3 Voir la remarque 4 Voir la remarque 5
Nouvelle-Zélande	Militaire	Autorité de l'aviation de la Défense [Defence Aviation Authority (DAA)] de la Nouvelle-Zélande	Lettre de reconnaissance (GPEA n° 2261758) Rapport de justification de la reconnaissance (GPEA n° 2202813)	Voir la remarque 3 Voir la remarque 4 Voir la remarque 5
Royaume-Uni	Militaire	Autorité de l'aviation militaire [Military Aviation Authority (MAA)] du Royaume-Uni	Lettre de reconnaissance (GPEA n° 2060875) Rapport de justification de la reconnaissance (GPEA n° 2023455)	Voir la remarque 3 Voir la remarque 4 Voir la remarque 5

Remarque 1

Toutes les approbations organisationnelles octroyées par une AAC reconnue aux fins des travaux de soutien pour un aéronef de type civil ou militaire placé dans le registre des aéronefs du MDN s'inscrivent dans la portée de la reconnaissance de l'ANT. L'utilisation d'une organisation approuvée par l'ACTC, la FAA ou l'AESA à des fins de travaux militaires est normalement réservée aux travaux sur des systèmes lorsque les systèmes utilisés dans les aéronefs militaires sont similaires à ceux visés par l'approbation d'une organisation civile. Par exemple, il existe des aéronefs militaires qui possèdent des moteurs et des hélices assortis de certificats civils.

ANNEXE A
DE L'AVIS CONJOINT DE L'ANT ET L'ANO 2016-04
EN DATE DU 15 AOÛT 2016
RÉVISÉ LE 27 MAI 2025

Remarque 2

Les approbations de la conception octroyées par une AAC reconnue pour des types d'aéronefs civils semblables à ceux exploités par le MDN seront normalement entièrement endossées par l'ANT. La reconnaissance par le MDN confirme que les processus, les procédures et les normes sont conformes aux critères de « l'évaluation de l'acceptabilité » identifiés dans le chapitre portant sur l'examen de la définition de type (TDE) de la référence 3.2.b du présent avis. Comme le chapitre du MNT portant sur le TDE (chapitre 5 de la partie 2) l'exige, une évaluation de l'applicabilité doit toujours être effectuée pour déterminer si du travail de certification supplémentaire doit être accompli pour se pencher sur les différences existant entre la conception d'un aéronef civil et la configuration, le rôle et l'environnement (CRE) auxquels le MDN destine l'aéronef. Le détenteur de certificat de type de chaque flotte doit posséder un Manuel des procédés techniques (MPT) approuvé par l'ANT indiquant les AAC qui présentent des modifications de conception approuvées pour la flotte en question. Le MPT doit décrire les procédures que l'ingénieur de conception principal (ICP) de la flotte doit suivre pour obtenir l'autorisation de navigabilité technique. Quand une modification à la conception est commune à la conception civile d'origine et qu'il n'y a pas d'enjeux liés au CRE, le personnel de l'ANT n'est habituellement pas appelé à intervenir.

Remarque 3

Toutes les approbations organisationnelles octroyées par une ANM reconnue, aux fins des travaux de soutien pour un aéronef de type civil ou militaire placé dans le registre des aéronefs du MDN, s'inscrivent dans la portée de la reconnaissance de l'ANT. L'utilisation de l'organisation reconnue approuvée par l'ANM à des fins de travaux militaires pour le MDN est normalement réservée aux travaux sur des systèmes lorsque les systèmes utilisés dans les aéronefs sont similaires à ceux visés par l'approbation organisationnelle octroyée par l'ANM.

Remarque 4

Les approbations de la conception octroyées par l'ANM reconnue pour des types d'aéronefs militaires semblables à ceux exploités par le MDN seront normalement entièrement endossées par l'ANT. La reconnaissance par le MDN confirme que les processus, les procédures et les normes sont conformes aux critères de « l'évaluation de l'acceptabilité » identifiés dans le chapitre portant sur l'examen de la définition de type (TDE) de la référence 3.2.b du présent avis. Comme le chapitre du MNT portant sur le TDE (chapitre 5 de la partie 2) l'exige, une évaluation de l'applicabilité doit toujours être effectuée pour déterminer si du travail de certification supplémentaire doit être accompli pour se pencher sur les différences existant entre la conception d'un aéronef militaire et la configuration, le rôle et l'environnement (CRE) auxquels le MDN destine l'aéronef. Le détenteur de certificat de type de chaque flotte doit posséder un Manuel des procédés techniques (MPT) approuvé par l'ANT indiquant les ANM qui présentent des modifications de conception approuvées pour la flotte en question. Le MPT doit décrire les procédures que l'ICP de la flotte doit suivre pour obtenir l'autorisation de navigabilité technique. Quand une modification à la conception est commune à la conception militaire d'origine et qu'il n'y a pas d'enjeux liés au CRE, le personnel de l'ANT n'est habituellement pas appelé à intervenir.

Remarque 4

La portée de cette reconnaissance a été limitée à une évaluation fondée seulement sur le MARQ.

ANNEXE B
DE L'AVIS CONJOINT DE L'ANT ET L'ANO 2016-04
EN DATE DU 15 AOÛT 2016
RÉVISÉ LE 27 MAI 2025

Reconnaissance du Programme de navigabilité du MDN et des FAC

Pays	Type de régulateur	Organisme responsable	Date	Référence de la reconnaissance
Allemagne	Militaire	<i>Luftfahrtamt der Bundeswehr</i> (l'Autorité de l'aviation militaire allemande, AAMA)	le 23 mai 2019 Expirée le 31 mai 2023	Certificat (GPEA n° 1912191) Rapport de reconnaissance (GPEA n° 1912198)
Australie	Militaire	<i>Australian Defence Force – Australian Defence Aviation Safety Authority (DASA)</i> [Force de défense de l'Australie – Autorité de la sécurité de l'aviation de la défense de l'Australie]	Reconnaissance initiale : le 30 octobre 2015 Renouvellement : le 17 décembre 2024	Lettre (GPEA n° 1610827) Certificat (GPEA n° 1583941) Rapport de reconnaissance (GPEA n° 2198613)
États-Unis	Militaire	<i>U.S. National Airworthiness Council</i> [Conseil national de navigabilité des É.-U.] (comprend les autorités de navigabilité militaires des trois suivants services des É.-U. : U.S. Army, U.S. Navy et U.S. Air Force)	Reconnaissance initiale : le 31 mars 2015 Renouvellement : le 31 mars 2023	Lettre (GPEA n° 1558737/1890276) Certificat (GPEA n° 1558746/1889167) Rapport de renouvellement de la reconnaissance (GPEA n° 1561025/1889170)
France	Militaire	Direction de la Sécurité Aéronautique d'État (DSAE)	le 12 juillet 2021	Lettre (GPEA n° 2101341) Certificat (GPEA n° 2101324) Rapport de reconnaissance (GPEA n° 2085964 (la version traduite en anglais est disponible au GPEA n° 2075045))
Nouvelle-Zélande	Militaire	<i>New Zealand Defence Force Aviation Authority</i> [Autorité de la navigabilité de la Force de défense de la Nouvelle-Zélande]	Reconnaissance initiale : le 30 octobre 2018 Renouvellement : le 22 novembre 2022	Certificat (GPEA n° 1895165/2210061) Rapport de reconnaissance (GPEA n° 1895169/2095669)
OTAN	Militaire	Direction exécutive en matière de navigabilité de l'OTAN	Reconnaissance initiale : le 1 ^{er} mars 2019 Renouvellement : le 1 ^{er} mars 2023	Lettre (GPEA n° 1890093) Certificat (GPEA n° 1960517) Rapport de reconnaissance (GPEA n° 1890094)
Royaume-Uni	Militaire	<i>Military Aviation Authority</i> [Autorité de l'aviation militaire] du R.-U.	le 30 janvier 2023	Lettre (GPEA n° 2244984) Certificat (GPEA n° 2244983) Rapport de reconnaissance (GPEA n° 2215872)