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)	
Titre	**Surveillance des exploitants d'aéronefs civils sous contrat pour fournir des services aériens au MDN et aux FAC**
Numéro de l'avis	**2022-01f**
Date d'entrée en vigueur	**le 1er mars 2023 (révisé le 4 novembre 2025)**
Référence	**MNT, partie 5, chapitre 7**
BPR / Téléphone	**DNAST 3-2 / (613) 406-9062**
Nº du SGDDI	**2182D-1027-835-01 vol 1** **GPEA 2235645 (français)** **AEPM 1978364 (English)**

1. But

1.1 Le présent avis conjoint de l'autorité de navigabilité technique (ANT), l'autorité de navigabilité opérationnelle (ANO) et l'autorité des enquêtes sur la navigabilité (AEN) définit le niveau de surveillance exercé par le ministère de la Défense nationale et les Forces Armées canadiennes (MDN/FAC) sur les exploitants d'aéronefs civils qui fournissent des services au MDN et aux FAC utilisant des aéronefs immatriculés au civil.

2. Applicabilité

2.1 Le présent avis de l'ANT-l'ANO-l'AEN s'applique à l'autorité technique, l'autorité de l'approvisionnement (AA) et à l'autorité contractuelle (AC) qui souhaitent sous-traiter avec des exploitants d'aéronefs civils, ainsi qu'au personnel de l'ANT, de l'ANO et de l'AEN qui doivent exercer une surveillance de la navigabilité de ces activités.

3. Documents connexes

3.1 **Définitions :**

a. Activité liée à la Défense : Conformément à la référence 3.2.a, 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.

b. Autorité de l'aviation civile (AAC) : Autorité civile d'un pays qui supervise l'approbation et la 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 de l'aviation civile de niveau supérieur. L'AAC peut aussi être appelée autorité nationale d'aviation (ANA) ou de navigabilité (ANN).

NOTE

L'AAC canadienne est Transports Canada, Aviation civile (TCAC).

c. Devoir de diligence : Dans le contexte de cet avis de l'ANT-l'ANO-l'AEN, l'obligation assumée par le MDN et les FAC, en l'absence d'une surveillance directe de la navigabilité, de s'assurer que l'exploitant d'un aéronef civil fournissant des services au MDN et aux FAC le fera de façon raisonnablement sécuritaire.

d. 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 qui est 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 régulateurs militaires peuvent utiliser une terminologie différente et avoir d'autres structures organisationnelles, par exemple : l'autorité de navigabilité militaire du *Ministry of Defence* (MoD) du RU est appelée *Military Aviation Authority* (MAA).

e. Exploitant aérien : Dans le contexte du présent avis, l'exploitant d'un aéronef civil titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne (CEA) ou d'un certificat équivalent émis par l'AAC nationale de l'aéronef pour la conduite d'opérations commerciales spécifiques.

f. Aéronef de l'État : Conformément aux directives générales de l'OACI, un aéronef de l'État est un aéronef appartenant au gouvernement utilisé dans les services militaires, douaniers et/ou de police et qui est au service exclusif d'un gouvernement. Au Canada, les aéronefs de l'État, autres que les aéronefs militaires, relèvent de la responsabilité réglementaire de TCAC.

g. Autorisation de tâches/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/l'OM indiquera le type d'aéronef concerné, la nature de l'activité et la période exacte durant laquelle l'autorisation sera valide. Le format d'AT/OM approuvé sera indiqué dans le TAO.

h. Autorisation temporaire d'exploitation (TAO) : Un type spécial d'autorité de vol, émis 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 pour ou au nom du MDN et des FAC avec un aéronef inscrit au registre civil.

3.2 **Références réglementaires :**

a. 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 des aéronefs civils canadiens, effectuant des activités liées à la Défense (disponible à l'interne, au sein du MDN, au numéros 1938916 (en anglais) et 1958421 (en français) du SGDDI de la bibliothèque de la GPEA)

b. La *Loi sur l'aéronautique* du Canada

c. Instruction technique des Forces canadiennes (ITFC) A-GA-005-000/AG-001 – *Programme de navigabilité du ministère de la Défense nationale et des Forces Armées canadiennes (MDN/FAC)*

d. Avis conjoint de l'ANT-l'ANO-l'AEN 2011-04 – *Autorisation temporaire d'exploitation (TAO)*

e ITFC C-05-005-001/AG-001 – *Manuel de navigabilité technique*

f. ITFC B-GA-104-000/FP-001 – *Manuel de navigabilité opérationnelle*

g. ITFC A-GA-135-003/AG-001 – *Manuel d'enquête sur la navigabilité*

h. ITFC A-GA-135-001/AA-001 – *Sécurité des vols dans les Forces Armées canadiennes*

4. Discussion

4.1 Aperçu

4.1.1 Au cours des dernières années, les demandes des FAC pour des effets aériens ont dépassé la capacité des FAC. Par conséquent, il est devenu courant pour les organisations du MDN et des FAC de passer des contrats avec des exploitants civils pour des services aériens. Le niveau de surveillance de la navigabilité par le MDN et les FAC de l'exploitant et de l'aéronef sous contrat dépend de facteurs comme la nature des services offerts, si l'aéronef est immatriculé au Canada ou à l'étranger, et si ces services sont effectués dans l'espace aérien canadien ou étranger.

4.1.2 La *Loi sur l'aéronautique* du Canada (la Loi) [référence 3.2.b] s'applique à la fois au ministre de la Défense nationale et au ministre des Transports. La Loi confère au ministre de la Défense nationale la responsabilité des questions liées à la Défense (c.-à-d., « les activités liées à la Défense »), et au ministre des Transports la responsabilité de toutes les autres questions de type aéronautique, y compris les activités liées à l'aviation civile.

4.1.3 Pour définir les responsabilités respectives qui s'appliquent aux aéronefs immatriculés au Canada, le protocole d'entente (PE) disponible à la référence 3.2.a a été mis en place. L'objectif principal du PE est d'établir un mécanisme pour faciliter le transfert des responsabilités réglementaires entre le MDN et les FAC et le TCAC pour assurer un degré semblable et continu de sécurité aérienne lorsque des aéronefs civils canadiens effectuent des activités liées à la Défense. La responsabilité réglementaire n'est jamais partagée entre TCAC et le MDN et les FAC. Pour une activité de vol ou de maintenance donnée, l'autorité responsable sera soit le TCAC, soit le MDN et les FAC.

4.1.4 Pour qu'une activité soit considérée comme une activité liée à la Défense, elle doit avoir un lien avec la Défense nationale du Canada. Cette connexion peut être effectuée par l'intermédiaire du personnel, d'un produit aéronautique, d'un aérodrome ou de l'équipement qui appartient aux FAC, ou qui doit être utilisé par les FAC ou sous le contrôle des FAC. Bien qu'elle ne soit pas exhaustive, la liste suivante fournit des exemples de situations dans lesquelles une activité serait considérée comme une activité liée à la Défense, si une ou plusieurs s'appliquent :

a. L'objectif premier de l'activité est militaire et celle-ci doit être effectuée pour le Canada (c.-à-d., à des fins gouvernementales comparativement à des fins commerciales; priorités gouvernementales comparativement à des priorités individuelles ou d'entreprise, etc.);

b. Un équipage militaire canadien (tel que défini par le MDN et les FAC) effectuera des opérations à bord de l'aéronef;

c. L'aéronef sera sous la direction des militaires canadiens pendant la prestation des services;

d. L'aéronef nécessite l'installation d'équipement militaire canadien ou de produits aéronautiques militaires canadiens;

e. L'aéronef sera exploité dans l'espace aérien militaire réglementé (c.-à-d., classe F ou un équivalent international) ou fournira le service dans un théâtre opérationnel;

f. L'aéronef sera exploité à partir d'un terrain d'aviation ou d'un navire militaire canadien;

g. L'activité fournie au MDN et aux FAC n'est pas réglementée par le Règlement de l'aviation canadien (RAC) ou ne répond pas aux exigences réglementaires énoncées dans le RAC, et par conséquent, cet aéronef ou son exploitation ne relèverait pas de la portée du RAC ou ne serait pas conforme à ces exigences. Entre autres exemples, mentionnons : un aéronef devant transporter des marchandises dangereuses au-delà des limites civiles, mais à l'intérieur des limites militaires; déplacement de troupes en exercice à bord d'un appareil transportant des armes et des munitions; et vols à très basse altitude et/ou à haute vitesse;

h. L'aéronef doit faire l'objet d'une configuration particulière et/ou d'une modification de conception qui ne peut être approuvée en vertu de normes civiles, mais qui est requise pour atteindre la capacité nécessaire à la tenue de l'activité liée à la Défense.

NOTE

Le transport de routine de passagers ou de pièces d'équipement militaires à bord d'aéronefs immatriculés au registre civil des aéronefs n'est pas considéré comme une activité liée à la Défense, même si ces activités de transport nécessitaient de décoller d'un terrain d'aviation militaire canadien.

4.1.5 On peut demander au personnel de réglementation de la navigabilité du MDN et des FAC et de TCAC, au cas par cas, d'évaluer conjointement les activités qui ne sont pas précisées ci-dessus afin de déterminer si elles constituent des activités liées à la Défense. Lorsqu'il est déterminé qu'une activité est une activité liée à la Défense, l'activité doit ensuite être effectuée conformément à une autorisation temporaire d'exploitation (TAO) et à une autorisation de tâches/ordre de mission (AT/OM) émis par le MDN et les FAC. En définissant le niveau requis de surveillance de la navigabilité, le personnel de réglementation de la navigabilité du MDN et des FAC agit à titre de conseiller auprès de l'autorité technique, de l'autorité d'approvisionnement (AA) et de l'autorité contractuelle (AC) qui cherchent à obtenir des contrats pour ces exploitants civils.

NOTE

La coordination avec le personnel de navigabilité de TCAC est habituellement assurée par le personnel du DNAST 3-2. Pour obtenir de plus amples renseignements ou des conseils, veuillez communiquer avec le DNAST 3-2.

4.2 Exploitant civil fournissant des services aériens au MDN et aux FAC – Détermination de la surveillance

4.2.1 Le niveau de surveillance de la navigabilité des exploitants d'aéronefs civils dépend de la question de savoir si le type d'activité et la nature des services visés constituent une activité liée à la Défense, comme indiqué à la section 4.1 et dans les éléments suivants :

a. La présence et le rôle de tout le personnel du MDN à bord;

b. L'immatriculation nationale de l'aéronef utilisé pour fournir le service;

c. Si ces services sont offerts dans l'espace aérien canadien ou étranger;

d La portée et la complexité des services contractuels à l'appui du MDN et des FAC.

4.2.2 La présence et le rôle du personnel du MDN et des FAC à bord d'un aéronef civil pourraient, en soi, déterminer si un service fourni constitue ou non une activité liée à la Défense telle que définie à la section 4.1 ci-dessus. Le personnel de l'autorité technique et de l'AA est donc encouragé à consulter le personnel du DNAST 3-2 avant de solliciter des services qui pourraient impliquer le personnel du MDN et des FAC qui vole à bord d'aéronefs civils.

4.2.3 Si un service est déterminé comme **n'étant pas** une activité liée à la Défense, comme définie à la section 4.1 ci-dessus, il sera classé comme transport aérien (TA) de routine et l'aéronef civil restera sous la surveillance de la navigabilité civile. Néanmoins, le MDN et les FAC ont toujours une obligation de diligence envers le personnel, le matériel et les installations du MDN et des FAC qui pourraient être impliqués. Par conséquent, le personnel de réglementation de la navigabilité du MDN et des FAC doit encore être consulté. La section 4.3 donne plus de détails à ce sujet.

4.2.4 Inversement, si un service est considéré comme une activité liée à la Défense, le MDN et les FAC ont les responsabilités de surveillance suivantes :

a. Si l'activité liée à la Défense est menée par un exploitant canadien, à l'intérieur ou à l'extérieur de l'espace aérien canadien, l'aéronef civil sera classé comme aéronef militaire canadien, et l'exploitant et l'aéronef seront assujettis à la surveillance de la navigabilité par le MDN et les FAC, conformément à la référence 3.2.a. Par conséquent, l'exploitant devra être évalué par le personnel de navigabilité du MDN et des FAC afin de déterminer si l'exploitant répond ou non aux exigences de navigabilité du MDN et des FAC (conformément à la référence 3.2.c). Par conséquent, le personnel de réglementation de la navigabilité du MDN et des FAC doit être impliqué dès le début du processus de passation de marchés, particulièrement lorsqu'il formule des demandes de soumissions ou des demandes de propositions, etc. Se reporter au paragraphe 4.4.1 pour obtenir de plus amples détails.

b. Si l'activité liée à la Défense est menée par un exploitant étranger à l'intérieur de l'espace aérien canadien, l'aéronef civil étranger sera classé comme aéronef militaire canadien et sera assujetti à la surveillance de la navigabilité par le MDN et les FAC, conformément à la référence 3.2.a. Par conséquent, l'exploitant étranger devra également être évalué par le personnel de navigabilité du MDN et des FAC afin de déterminer si l'exploitant répond ou non aux exigences de navigabilité du MDN et des FAC (conformément à la référence 3.2.c). Par conséquent, le personnel de réglementation de la navigabilité du MDN et des FAC doit être impliqué dès le début du processus de passation de marchés. Se reporter au paragraphe 4.4.2 pour obtenir de plus amples détails.

c. Si l'activité liée à la Défense est menée par un exploitant étranger à l'extérieur de l'espace aérien canadien, le MDN et les FAC n'ont pas d'autorité juridique en matière de navigabilité sur cet exploitant étranger. Néanmoins, le MDN et les FAC auraient encore un devoir de diligence envers le personnel du MDN et des FAC concerné, et le personnel de navigabilité devrait quand même être engagé. Se reporter au paragraphe 4.4.3 pour obtenir de plus amples détails.

4.3 Exploitant aérien civil fournissant des services TA de routine au MDN et aux FAC – Enregistrement national et emplacement des services

4.3.1 Si l'exploitant aérien est canadien, le TA de routine sera effectué conformément au RAC, et le service demeurera sous la surveillance de la navigabilité de TCAC. Toutefois, le MDN et les FAC devront encore exercer leur devoir de diligence à l'égard de cet exploitant aérien civil canadien, et l'ANT, l'AEN et l'ANO fourniront des conseils et des recommandations à l'autorité technique, à l'AA et à l'AC qui cherchent à passer un contrat avec cet exploitant aérien civil canadien. Se reporter à la section 4.5 et au paragraphe 4.6.1 pour obtenir de plus amples détails.

4.3.2 Si l'exploitant aérien n'est pas canadien, le TA de routine sera effectué conjointement par la surveillance de la navigabilité de l'AAC nationale de l'exploitant aérien et de TCAC pour tout vol dans l'espace aérien canadien. Néanmoins, le MDN et les FAC doivent encore exercer leur devoir de diligence envers le personnel du MDN et des FAC qui se trouve à bord de l'aéronef de l'exploitant étranger. À cette fin, l'ANT, l'ANO et l'AEN fourniront des conseils et des recommandations à l'autorité technique, à l'AA et à l'AC qui

souhaitent passer un contrat avec l'exploitant aérien civil étranger. Se reporter à la section 4.5 et au paragraphe 4.6.1 pour obtenir de plus amples détails.

4.4 **Exploitant civil effectuant des activités liées à la Défense pour le MDN et les FAC**

4.4.1 Exploitant civil canadien opérant dans l'espace aérien canadien ou étranger. Comme il est indiqué au paragraphe 4.2.4.a, un exploitant canadien qui mène une activité liée à la Défense sera assujetti à la surveillance de la navigabilité par le MDN et les FAC. S'il est déterminé que l'exploitant satisfait aux exigences de navigabilité du MDN et des FAC, les autorités de navigabilité du MDN et des FAC remettront à l'exploitant une autorité de vol militaire sous la forme d'une autorisation temporaire d'exploitation (TAO). Se reporter au paragraphe 4.6.2 pour obtenir de plus amples détails.

4.4.2 Exploitant civil étranger opérant dans l'espace aérien canadien. Comme indiqué au paragraphe 4.2.4.b, un exploitant étranger qui mène une activité liée à la Défense dans l'espace aérien canadien sera assujetti à la surveillance de la navigabilité par le MDN et les FAC. S'il est déterminé que l'exploitant satisfait aux exigences de navigabilité du MDN et des FAC, les autorités de navigabilité du MDN et des FAC remettront à l'exploitant une autorité de vol militaire sous la forme d'une autorisation temporaire d'exploitation (TAO). Se reporter au paragraphe 4.6.3 pour obtenir de plus amples détails.

4.4.3 Exploitant civil étranger opérant dans l'espace aérien étranger. Comme il est indiqué au paragraphe 4.2.4.c, un exploitant étranger qui mène une activité liée à la Défense pour le MDN et les FAC à l'extérieur de l'espace aérien canadien ne peut faire l'objet d'une surveillance de navigabilité par le MDN et les FAC, puisque le MDN et les FAC n'ont aucune autorité en vertu de la Loi (référence 3.2.b) sur ces aéronefs. Par conséquent, l'exploitant étranger restera sous la surveillance de la navigabilité de sa AAC nationale. Néanmoins, le MDN et les FAC doivent encore exercer leur devoir de diligence envers le personnel du MDN et des FAC, surtout s'ils sont transportés à bord de l'aéronef de l'exploitant étranger (voir la section 4.5). À cette fin, l'ANT, l'ANO et l'AEN fourniront des conseils et des recommandations à l'autorité technique, à l'AA et à l'AC qui cherchent à passer un contrat avec l'exploitant d'aéronef étranger civil. Se reporter au paragraphe 4.6.4 pour plus de détails sur les exigences et les clauses en matière de navigabilité applicables aux demandes de soumissions et aux contrats de service par des exploitants civils étrangers.

4.5 **Exercice du devoir de diligence**

4.5.1 Le devoir de diligence est l'obligation que le MDN et les FAC ont, en l'absence d'une surveillance directe de la navigabilité, de s'assurer qu'un exploitant d'aéronef civil fournissant des services au MDN et aux FAC le fera de façon raisonnablement sécuritaire. La portée et la profondeur de l'exécution de ce devoir de diligence dépendront de la présence et du rôle du personnel et du matériel du MDN et des FAC à bord. Afin de déterminer si l'exploitant civil est acceptable ou non par l'ANT, l'AEN et l'ANO, le MDN et les FAC tiendront compte de divers aspects de l'exploitant et de ses aéronefs, y compris : la conception de l'aéronef, l'autorité de vol civile, le certificat d'exploitation aérienne (CEA), le certificat d'exploitation aérienne étranger (FAOC) dans le cas d'une entreprise étrangère opérant au Canada, l'exécution de l'entretien, l'organisation opérationnelle et les antécédents en matière de sécurité des vols. Le personnel de l'ANT, avec la participation de l'AEN, au besoin, fournira une recommandation au personnel de l'ANO qui, à son tour, documentera les conclusions comme preuve que le devoir de diligence du MDN et des FAC a été exercé. Se reporter au paragraphe 4.6.1 pour obtenir de plus amples détails sur les exigences et les clauses de navigabilité applicables aux demandes de soumissions et aux contrats pour le TA de routine. Se reporter au paragraphe 4.6.4 pour obtenir de plus amples détails sur les exigences en matière de navigabilité et les clauses applicables aux demandes de soumissions et aux contrats pour les exploitants étrangers effectuant une activité liée à la Défense pour le MDN et les FAC. Consulter le DNAST 3-2 pour d'autres directives, au besoin.

4.6 **Passation de marchés aux exploitants d'aéronefs civils pour la prestation de services pour le MDN et les FAC**

4.6.1 Transport aérien (TA). Comme indiqué aux sections 4.3 et 4.5, le MDN et les FAC devront exercer leur devoir de diligence (au lieu d'une surveillance directe de la navigabilité) d'un exploitant aérien qui effectue le TA de routine pour le MDN et les FAC. L'annexe A du présent avis présente les exigences et les clauses générales en matière de navigabilité technique et opérationnelle, et des enquêtes sur la navigabilité, à insérer dans les demandes de propositions et de contrats afin d'assurer, dans la mesure du possible, la conformité aux normes de sécurité du MDN et des FAC. Ces exigences et ces clauses servent de guide et peuvent nécessiter une adaptation spécifique pour les contrats individuels. Par conséquent, les demandes de soumissions et les documents contractuels doivent être envoyés aux membres du personnel du

DNAST 3-2, de l'Officier supérieur d'état-major – Navigabilité opérationnelle (OSEM Nav Op) et du Directeur – Sécurité des vols (DSV 2) avant d'être publiés, pour confirmer les aspects liés à la navigabilité.

4.6.2 Activité liée à la Défense – Exploitant civil canadien. Comme indiqué au paragraphe 4.4.1, un exploitant civil canadien qui mène une activité liée à la Défense à l'intérieur ou à l'extérieur de l'espace aérien canadien a besoin d'une TAO conformément à la référence 3.2.d. Afin d'assurer la conformité de l'exploitant aux exigences de navigabilité du MDN et des FAC, les exigences et les clauses techniques, opérationnelles et des enquêtes sur la navigabilité énumérées à l'annexe B du présent avis doivent être insérées dans les soumissions pour les propositions et les contrats. Ces exigences et ces clauses servent de guide et peuvent nécessiter une adaptation spécifique pour les contrats individuels. Par conséquent, les demandes de soumissions et les documents contractuels doivent être envoyés aux membres du personnel du DNAST 3-2, de l'OSEM Nav Op et du DSV 2 avant d'être publiés, pour confirmer les aspects liés à la navigabilité.

4.6.3 Activité liée à la Défense – Exploitant civil étranger dans l'espace aérien canadien. Comme indiqué au paragraphe 4.4.2, un exploitant civil étranger qui mène une activité liée à la Défense dans l'espace aérien canadien a besoin d'une TAO conformément à la référence 3.2.d. Afin d'assurer la conformité de l'exploitant aux exigences de navigabilité du MDN et des FAC, les exigences et les clauses techniques, opérationnelles et des enquêtes sur la navigabilité énumérées à l'annexe B du présent avis doivent être insérées dans les soumissions pour les propositions et les contrats. Ces exigences et ces clauses servent de guide et peuvent nécessiter une adaptation spécifique pour les contrats individuels. Par conséquent, les demandes de soumissions et les documents contractuels doivent être envoyés aux membres du personnel du DNAST 3-2, de l'OSEM Nav Op et du DSV 2 avant d'être publiés, pour confirmer les aspects liés à la navigabilité.

4.6.4 Activité liée à la Défense – Exploitant civil étranger dans l'espace aérien étranger. Comme il est indiqué au paragraphe 4.4.3 et à la section 4.5, le MDN et les FAC devront exercer leur devoir de diligence (au lieu d'une surveillance directe de la navigabilité) d'un exploitant étranger qui fournit des services au MDN et aux FAC dans l'espace aérien étranger. L'annexe C du présent avis présente les exigences et les clauses générales en matière de navigabilité technique, opérationnelle, et des enquêtes sur la navigabilité, à insérer dans les demandes de propositions et de contrats afin d'assurer, dans la mesure du possible, la conformité aux attentes en matière de sécurité du MDN et des FAC. Ces exigences et ces clauses servent de guide et peuvent nécessiter une adaptation spécifique pour les contrats individuels. Par conséquent, les demandes de soumissions et les documents contractuels doivent être envoyés aux membres du personnel du DNAST 3-2, de l'OSEM Nav Op et du DSV 2 avant d'être publiés, pour confirmer les aspects liés à la navigabilité.

4.6.5 Activité liée à la Défense – Système d'aéronef sans équipage/système d'aéronef télépiloté (UAS/SATP). La politique visant à couvrir la passation de marchés pour les exploitants civils d'UAS et de SATP est encore en cours d'élaboration. Jusqu'à ce que cette politique soit finalisée et publiée, la passation de marchés d'un exploitant civil des systèmes UAS/SATP pour effectuer une activité liée à la Défense sera gérée au cas par cas conformément aux paragraphes 4.6.2 à 4.6.4 ci-dessus, mais adaptée à l'opération des systèmes UAS/SATP.

4.7 **Organigramme du processus global pour la surveillance des exploitants civils qui fournissent des services aériens au MDN et aux FAC**

4.7.1 Un aperçu graphique du processus global visant à assurer une surveillance appropriée des exploitants civils qui fournissent des services aériens au MDN et aux FAC est illustré à la figure 1 : *Organigramme général du processus de surveillance des exploitants civils.*

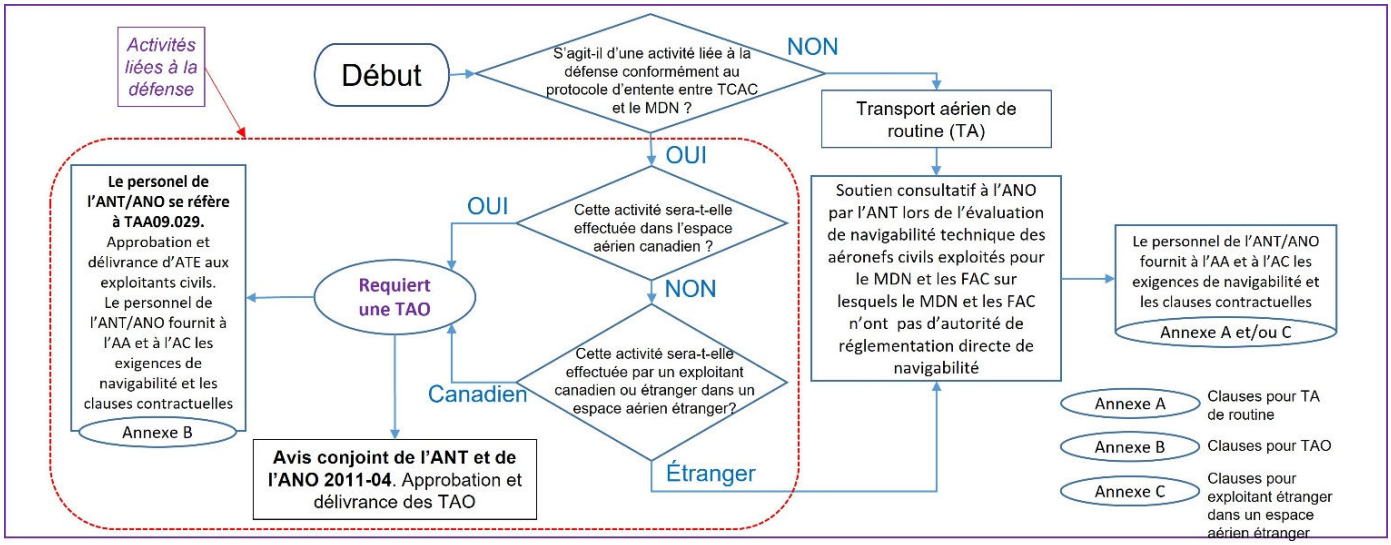

Figure 1 : Organigramme du processus global de surveillance des exploitants civils

Annexes :

A. Exigences / clauses contractuelles générales en matière de navigabilité pour les exploitants aériens civils qui effectuent le transport aérien (TA) de routine pour le MDN et les FAC.

B. Exigences / clauses contractuelles générales en matière de navigabilité pour les exploitants canadiens qui effectuent des activités liées à la Défense dans l'espace aérien canadien ou étranger, et les exploitants étrangers qui mènent des activités liées à la Défense dans l'espace aérien canadien.

C. Exigences / clauses contractuelles générales en matière de navigabilité pour les exploitants civils étrangers qui effectuent des activités liées à la Défense dans l'espace aérien étranger.

ANNEXE A
DE L'AVIS DE L'ANT-L'ANO-L'AEN 2022-01
DATE DU 1er MARS 2023
RÉVISÉ LE 4 NOVEMBRE 2025

EXIGENCES/CLAUSES CONTRACTUELLES GÉNÉRALES EN MATIÈRE DE NAVIGABILITÉ POUR LES EXPLOITANTS AÉRIENS CIVILS QUI EFFECTUENT LE TRANSPORT AÉRIEN DE ROUTINE POUR LE MDN ET LES FAC

Ces exigences / clauses s'appliquent aux éléments suivants :

a. Les exploitants aériens canadiens effectuant le transport aérien de routine (TA) dans l'espace aérien canadien ou étranger.

b. Les exploitants aériens étrangers effectuant le TA de routine dans l'espace aérien canadien ou étranger.

Les exigences et les clauses contractuelles suivantes sont un guide général. Elles doivent être examinées et adaptées en fonction des circonstances particulières. Consulter le personnel du DNAST 3-2 / de l'OSEM Nav Op pour obtenir une confirmation. Les exigences suivantes contiennent également des clauses qui ne sont pas directement liées à la navigabilité, mais qui, néanmoins, représentent les meilleures pratiques; elles sont identifiées comme telles là où elles se trouvent.

NOTE

Le « X » dans la clause contractuelle indique le numéro de paragraphe applicable dans la DP/l'EDT.

1. Clauses contractuelles sur les « Règles, ordres et règlements concernant les services du transport aérien »

X.1. Règles, ordres et règlements concernant les services du transport aérien

X.1.1 En fournissant les services décrits dans l'EDT, l'entrepreneur doit se conformer à l'ensemble des lois, règles, ordres et règlements applicables. L'entrepreneur qui s'occupe de l'exécution des travaux est responsable d'assurer la conformité aux exigences réglementaires de l'espace aérien dans lequel il opère.

X.1.2 Le ministère de la Défense nationale (MDN) et les Forces armées canadiennes (FAC) sont responsables d'assurer la sécurité du personnel et de l'équipement du MDN et des FAC. Par conséquent, l'entrepreneur engagé dans l'exécution des travaux doit fournir des documents appropriés et valides qui démontrent, à la satisfaction du MDN et des FAC, que le transporteur aérien est capable de transporter de façon sécuritaire l'équipement et le personnel du MDN et des FAC. Les documents, s'ils ne sont pas originaux, doivent être certifiés par le cadre responsable de l'entreprise du soumissionnaire qu'ils sont des copies exactes et, s'ils ne sont pas en anglais ou en français, doivent être accompagnés d'une traduction certifiée en anglais ou en français.

X.1.3 Les soumissionnaires doivent fournir un certificat d'exploitation aérienne (CEA) valide émis par l'AAC d'un État signataire de la Convention sur l'aviation civile internationale [Convention de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)], et qui est acceptable pour le MDN et les FAC pour la prestation de ce service, ainsi que toutes les dispositions opérationnelles appropriées, ou un document équivalent. Conformément à l'annexe 6 de la Convention de l'OACI, le CEA ou un document équivalent doit comprendre ce qui suit :

a. Identification de l'exploitant (nom et emplacement).
b. Date d'émission et période de validité.
c. Description du ou des types d'opérations autorisés.
d. Le ou les types d'aéronefs autorisés à être utilisés.
e. Zones d'opération ou routes autorisées, en précisant les limites d'opération nationales et internationales.
f. Dispositions opérationnelles conformément au document 8335 de l'OACI, chapitre 7 et paragraphe 7.2.
g. Certification de l'AAC et autorisations/approbations spéciales pour le transport de marchandises dangereuses (le cas échéant).

X.1.4 Les soumissionnaires doivent fournir un certificat de type d'aéronef, un certificat d'immatriculation, un certificat de navigabilité (CdN) et un certificat acoustique pour l'aéronef proposé dans la soumission, qui

identifient l'exploitant de l'aéronef. Tous les profils de vol et l'exploitation de l'aéronef, dans le cadre des travaux, doivent respecter les limites du certificat de type civil et du CdN.

X.1.5 Les soumissionnaires doivent fournir des preuves du système de gestion de la sécurité de l'exploitant aérien, de l'énoncé de politique sur la sécurité des vols et de l'aviation et du dossier de sécurité des vols et de l'aviation de l'exploitant pour les cinq (5) dernières années (ou une mise à jour actuelle d'un dossier de sécurité de cinq ans existant qui figure dans les dossiers de l'ONU).

X.1.6 Le MDN et les FAC se réservent le droit de rejeter tout document offert.

X.1.7 Le transporteur ne doit pas être un exploitant aérien figurant sur la liste de sécurité aérienne de l'Union européenne (« Liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté »).

X.1.8 Il est souhaitable, mais non obligatoire, que l'exploitant aérien figure dans la liste des fournisseurs commerciaux approuvés par l'*Air Mobility Command* de l'*United States Department of Defense* (US DoD.).

2. Clauses contractuelles sur les « Exigences relatives à l'équipage d'aéronef et à l'équipage au sol »

X.2. Exigences relatives à l'équipage d'aéronef et à l'équipage au sol.

X.2.1 Tous les membres d'équipage d'aéronef doivent détenir une licence d'équipage de conduite valable accompagnée de qualifications convenant aux services aériens offerts, conformément à l'annexe 1, chapitre 2, de la Convention de l'OACI, et pratiquer actuellement des fonctions de vol, d'après les exigences en matière de « récence » des règles de délivrance de licence civile correspondantes. Tous les membres d'équipage d'aéronef doivent être en mesure de parler anglais à un degré conforme ou équivalent au niveau 4 (opérationnel) de l'OACI. Le temps de service de l'équipage doit respecter les limites civiles des licences d'équipage de conduite et les règlements en vigueur. L'exploitant est responsable de s'assurer que les pilotes demeurent à jour et compétents sur le plan opérationnel pour les vols selon les règles de vol aux instruments (IFR) et des vols de nuit, au besoin. De plus, le transporteur doit s'assurer que tout membre d'équipage qui remplace les membres d'équipage proposés dans la soumission est conforme aux qualifications minimales de pilote.

X.2.2 À la demande de l'autorité technique, l'entrepreneur doit fournir une preuve documentaire des qualifications de l'équipage d'aéronef requises pour chaque membre d'équipage. L'exploitant aérien est tenu de remplacer, entièrement à ses frais, tout membre d'équipage dont il s'avère, après leur arrivée à la mission, qu'il ne satisfait pas aux exigences contractuelles.

X.2.3 L'exploitant d'aéronef doit agir dans le cadre d'une politique ou d'un programme visant à garantir que le personnel chargé d'effectuer des transports aériens de routine pour le compte du MDN et des FAC ne se comporte pas sous l'influence de l'alcool, de drogues (prescrites ou non) ou d'autres substances nocives (qui pourraient nuire à l'exécution du contrat en toute sécurité).

X.2.4 Si, à un moment quelconque pendant l'exécution des travaux, l'équipage de conduite ou l'équipage de maintenance est jugé insatisfaisant par le MDN et les FAC, l'autorité technique en informera l'entrepreneur par écrit et l'équipage en question doit être remplacé. Alors, l'aéronef en cause doit être jugé inutilisable tant qu'un équipage satisfaisant n'a pas pris la relève. Les raisons qu'on peut invoquer pour déterminer qu'un équipage ne convient pas sont, mais sans toutefois s'y limiter, l'incompétence ou le manque d'expérience dans l'exploitation ou l'entretien de l'aéronef en vue d'une utilisation normale, ou l'apparence d'intoxication et l'incapacité des membres de l'équipage de conduite de parler anglais à un degré conforme ou équivalent au niveau 4 (opérationnel) de l'OACI.

X.2.5 Tout le personnel de maintenance des aéronefs doit détenir une licence conformément au chapitre 4 de l'annexe 1 de la Convention de l'OACI.

X.2.6 Le personnel affecté doit être évalué comme étant médicalement apte conformément à l'annexe 1, chapitre 6, de la Convention de l'OACI.

X.2.7 Le nombre et les qualifications du personnel affecté doivent répondre aux exigences d'exécution des tâches spécifiées.

3. Clauses contractuelles sur la « Gestion de plan de vol »

X.3. Gestion de plan de vol.

X.3.1 L'autorité technique approuvera le plan de vol de l'exploitant aérien pour les services aériens requis. Tous les vols doivent être effectués conformément à ce plan de vol. Toute modification ou tout écart par rapport à ce plan de vol doit être approuvé à l'avance et par écrit par l'autorité technique.

X.3.2 Le contrôle opérationnel de tout vol est la seule responsabilité de l'exploitant aérien. Les changements à un plan de vol établi sont permis pour des raisons opérationnelles. Ces raisons doivent être communiquées dès que possible à l'autorité technique.

X.3.3 Si, pour des raisons de sécurité ou d'autres motifs, l'entrepreneur suspend un vol ou une partie d'un service prescrit, l'autorité technique aura le droit d'exiger un rapport écrit justifiant ces mesures. Cette déclaration n'empêche pas l'autorité technique d'exercer des droits en vertu du contrat ou de la loi.

X.3.4 Tous les vols doivent être continus, avec un itinéraire utilisant le plus petit nombre d'arrêts.

X.3.5 Tout changement de vol doit être approuvé par l'autorité contractuelle conformément aux modalités du présent contrat. L'approbation de tout changement de vol doit être demandée à l'aide du formulaire de demande de changement de vol qui se trouve à l'appendice 1 de la présente annexe.

X.3.6 Si les contraintes de temps ne permettent pas de remplir ce formulaire en temps opportun, l'autorité technique acceptera, à titre provisoire, les informations suivantes dans un courriel et l'entrepreneur doit y donner suite en remplissant le formulaire de demande de changement de vol dès que possible :

a. Détails du changement proposé (vol planifié, vol révisé);
b. Raison(s) du changement;
c. Options envisagées;
d. Impact financier estimé/rémunération pour le changement (le cas échéant).

X.3.7 [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] Tous les vols doivent éviter l'espace aérien XX. [*Insérer au besoin – consulter le personnel du DNAST 3 / de l'OSEM Nav Op pour confirmer les pays à éviter*]

NOTE

L'exigence ci-dessus n'est pas directement liée à la navigabilité, mais elle est recommandée comme étant les meilleures pratiques.

4. Clauses contractuelles « Propriété, garde et contrôle des aéronefs, et substitution »

X.4. Propriété, garde et contrôle des aéronefs et substitution.

X.4.1 Si l'aéronef offert est immatriculé dans l'État de l'exploitant et est exploité par l'exploitant en vertu d'un contrat de location, la documentation et/ou les informations suivantes doivent être fournies :

a. Copie pro forma du ou des contrats de location sur lesquels la durée de la location est clairement indiquée, avec des dates de début et de fin précises.
b. Nom et adresse complète du propriétaire de l'aéronef.

X.4.2 [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] Si l'aéronef offert n'est pas immatriculé dans l'État de l'exploitant et est exploité par l'exploitant en vertu d'un contrat de location, le soumissionnaire est tenu de remplir et de signer dûment la déclaration de propriété - Convention de location, qui se trouve à l'appendice 2 de la présente annexe**.** Le document de location doit être joint à la soumission. De plus, la documentation et/ou les informations suivantes doivent être fournies :

a. Copie pro forma du ou des contrats de location sur lesquels la durée de la location est clairement indiquée, y compris des dates de début et de fin précises.
b. Nom et adresse complète du propriétaire de l'aéronef.
c. Lettres de déclaration de l'AAC de l'État d'immatriculation et de l'État de l'exploitant. Ces lettres doivent clairement indiquer que : ces autorités sont au courant et approuvent la location; qu'un

accord a été conclu concernant le transfert des fonctions et responsabilités de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant; le contrôle opérationnel de l'aéronef relève de la responsabilité de l'exploitant; et, en ce qui concerne l'État de l'exploitant, l'aéronef a satisfait à ses exigences de navigabilité.

NOTE

L'exigence ci-dessus n'est pas directement liée à la navigabilité, mais elle est recommandée comme étant les meilleures pratiques.

X.4.3 Le MDN exige normalement que les exploitants aériens démontrent qu'ils sont propriétaires ou qu'ils ont la garde et le contrôle de l'aéronef proposé, par exemple au moyen d'un contrat de location, tel qu'il était en vigueur avant la date de publication de la demande de soumission. Néanmoins, le MDN autorisera, dans les circonstances suivantes, aux entreprises à louer ou à acquérir autrement la propriété totale de l'aéronef offert pour satisfaire aux exigences énoncées dans le présent document. Cela est autorisé si les conditions suivantes sont satisfaites :

a. Le CEA de l'exploitant doit indiquer le type d'aéronef offert.

b. L'exploitant doit inclure dans la proposition une preuve satisfaisante qu'il a effectué des opérations de vol semblables à celles énoncées dans cette exigence avec de tels aéronefs.

c. Si l'exploitant prévoit obtenir la pleine propriété de l'aéronef, l'exploitant doit soumettre avec sa soumission un acte de vente exécuté pour l'aéronef, en fournissant, au minimum, que le titre légal complet et la propriété seront transférés au soumissionnaire **au plus tard quatorze (14) jours avant le positionnement initial** de l'aéronef conformément à cette exigence. De plus, l'exploitant doit fournir au MDN et aux FAC toutes les certifications requises pour ces aéronefs de la part de l'autorité ou des autorités de l'aviation civile applicables, **au plus tard sept (7) jours avant le positionnement initial.**

d. [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] Si l'exploitant a l'intention d'obtenir le contrôle opérationnel de l'aéronef dans le cadre d'un contrat de location, l'exploitant doit fournir les informations suivantes au moment de la soumission de son offre :

   (1) Une option signée, qui peut être exercée par l'exploitant à la notification par le MDN et les FAC d'une attribution du contrat d'affrètement aérien, de louer l'aéronef proposé du propriétaire selon les termes d'un contrat de location conforme aux exigences relatives aux contrats de location d'aéronefs énoncées aux paragraphes X.4.1 et X.4.2 ci-dessus.

   (2) Une copie pro forma du contrat de location, pour laquelle cette option de location s'applique, indiquant, au minimum : la durée du contrat de location (y compris les dates de début et de fin définies); que l'exploitant obtiendra le contrôle opérationnel complet de l'aéronef; la spécification de la propriété de l'aéronef; et que le contrat de location est conforme à tous les égards aux exigences relatives aux contrats de location d'aéronefs énoncées aux paragraphes X.4.1 et X.4.2 ci-dessus.

   (3) La reconnaissance par les deux parties de l'option que celle-ci est irrévocable pour une durée déterminée et qu'elle a été accordée en échange d'une contrepartie valable ou, si aucune contrepartie n'est requise, que les parties reconnaissent et conviennent que l'option est irrévocable et qu'elle peut être exercée dans son intégralité conformément à ses conditions.

   (4) Une reconnaissance et un accord écrits indiquant que le fait de ne pas exercer l'option de location ou de ne pas fournir une copie satisfaisante du contrat de location dûment signé sont des conditions préalables aux obligations du MDN et des FAC au titre de tout contrat d'affrètement aérien pour lequel une notification d'attribution peut être fournie et que ce manquement peut entraîner le paiement de dommages-intérêts forfaitaires pour tout retard conformément aux conditions de l'accord d'affrètement aérien.

e. [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] Si l'aéronef que le soumissionnaire propose de louer pour l'exigence est enregistré dans un pays différent de celui du soumissionnaire, le soumissionnaire doit fournir, avec l'option de louer, des lettres de déclaration entre les autorités de l'aviation civile concernant l'État d'immatriculation et l'État de l'exploitant (conformément au

Manuel de procédures pour l'inspection opérationnelle, la certification et la surveillance continue de l'OACI (document 8335-AN/879 de l'OACI), à condition que ces lettres de déclaration ne puissent pas être diffusées à l'égard de l'aéronef offert, c'est l'objet de « l'option de location », ensuite, la proposition doit préciser une certaine date à laquelle ces lettres de déclaration seront fournies, ainsi qu'une reconnaissance et un accord que toute exigence de paiement des dommages-intérêts forfaitaires pour les retards en vertu du contrat d'affrètement aérien doit également être prolongée jusqu'à cette date limite.

f. [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] Si l'exploitant prévoit louer l'aéronef offert, l'exploitant doit soumettre à l'Organisation des Nations Unies, pour inspection, le contrat de location signé **au plus tard quatorze (14) jours avant le positionnement initial** de l'aéronef conformément à cette exigence et à toutes les certifications requises pour cet aéronef de la part de l'autorité de l'aviation civile applicable ou autorités, **au plus tard sept (7) jours avant le positionnement initial.**

g. [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] Si l'exploitant prévoit obtenir la propriété totale ou louer l'aéronef offert après la publication de la présente demande de soumission, l'exploitant aérien doit soumettre au MDN et aux FAC tous les certificats d'assurance et la police d'assurance conformément au paragraphe # [*Insérer le #*] ci-dessus.

NOTE

Les exigences ci-dessus (sous-paragraphes d, e, f et g) ne sont pas directement liées à la navigabilité, mais elles sont recommandées comme étant les meilleures pratiques.

X.4.4 Les soumissionnaires doivent inclure dans leur soumission les informations suivantes :

a. Vérifications et dossiers des révisions de maintenance majeures.

b. [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] Primes courantes concernant le corps et les risques de guerre et primes supplémentaires pour les risques de guerre.

c. [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] Détails des contrats précédents au cours des deux (2) dernières années montrant une expérience pertinente.

NOTE

Les exigences ci-dessus (sous-paragraphes b et c) ne sont pas directement liées à la navigabilité, mais elles sont recommandées comme étant les meilleures pratiques.

X.4.5 [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] Lorsqu'en raison de problèmes techniques, l'aéronef affrété devient inutilisable et ne peut être réparé ou remplacé, dans un délai raisonnable, ou est sujet à des retards attribuables à l'entrepreneur, l'entrepreneur doit faire un effort raisonnable pour fournir le transport, l'hébergement et les repas, aux frais de l'entrepreneur, au personnel affecté du MDN et des FAC à bord de l'aéronef affrété. Tout remplacement d'aéronef affrété doit être approuvé à l'avance et par écrit par l'autorité technique.

NOTE

L'exigence ci-dessus n'est pas directement liée à la navigabilité, mais elle est recommandée comme étant les meilleures pratiques.

5. Clauses contractuelles « Équipement embarqué »

X.5. Équipement embarqué.

X.5.1 L'aéronef de l'entrepreneur doit être équipé comme suit :

a. Équipement d'aéronef – Généralités. Les aéronefs fournis aux fins du présent contrat doivent être munis d'un équipement utilisable applicable aux types d'opérations voulues et aux espaces aériens dans lesquels se déroulent les opérations. L'aéronef doit être équipé et certifié conformément aux exigences de navigation fondée sur les performances (PBN) et aux exigences connexes en matière de communication, de navigation, de surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) applicables à l'espace aérien dans lequel l'aéronef est destiné à être utilisé,

sans restrictions procédurales ou la nécessité d'obtenir des autorisations spéciales. Les aéronefs doivent être munis d'un équipement radio utilisable pouvant transmettre et recevoir des communications à des fréquences utilisées au départ, en route et à destination. Un émetteur de localisation d'urgence (ELT) utilisable doit être installé.

b. Équipement de survie. Le cas échéant, l'aéronef doit disposer d'un équipement adapté aux opérations avec distance de vol prolongée au-dessus de l'eau, y compris un équipement de survie personnel et de radeaux de sauvetage suffisants pour accueillir l'ensemble de l'équipage et des passagers.

6. Clauses contractuelles « Exposé sur les mesures de sécurité »

X.6. Exposé sur les mesures de sécurité.

X.6.1 L'entrepreneur doit s'assurer que le commandant de bord de l'aéronef, ou autre membre adéquat de l'équipage, doit donner un exposé sur les mesures de sécurité à tous les passagers et membres d'équipage supplémentaires avant le décollage de l'appareil, en conformité avec le manuel d'exploitation d'aéronef correspondant.

7. Clauses contractuelles « Inspection »

X.7. Inspection.

X.7.1 L'autorité technique a le droit d'inspecter l'aéronef et la documentation opérationnelle de l'entrepreneur, y compris les plans de vol ou les avis de vol, les dossiers de chargement, les registres et les carnets de bord de l'équipage d'aéronef, afin d'assurer la conformité avec les modalités énoncées dans le contrat.

8. Clauses contractuelles « Soutien aux aéroports militaires »

X.8. Soutien aux aéroports militaires.

X.8.1 Lorsqu'un service ou un soutien est requis dans les aéroports ou les emplacements militaires, il incombe exclusivement à l'entrepreneur de prendre toutes les dispositions nécessaires pour la prestation de ces services. Cela comprend, mais sans toutefois s'y limiter, le ravitaillement, le dégivrage de l'aéronef, l'équipement de manutention du matériel et l'offre des repas.

9. Clauses contractuelles « Marchandises dangereuses »

X.9. Marchandises dangereuses.

X.9.1 S'il y a lieu, l'entrepreneur doit assurer la conformité avec les règles et/ou les règlements pour le transport des marchandises dangereuses.

APPENDICE 1 DE L'ANNEXE A
DE L'AVIS DE L'ANT-L'ANO-L'AEN 2022-01
DATE DU 1er MARS 2023
RÉVISÉ LE 4 NOVEMBRE 2025

DEMANDE DE CHANGEMENT DE VOL

Formulaire de demande de changement de vol			
Exigence actuelle		Exigence révisée (changements à souligner)	
Transporteur aérien		Transporteur aérien	
Type d'aéronef		Type d'aéronef	
Nbre de places assises		Nbre de places assises	
Charge marchande disponible (en kg)		Charge marchande disponible (en kg)	
Volume disponible, sans les compartiments supérieurs (m^3)		Volume disponible, sans les compartiments supérieurs (m^3)	
Date de départ		Date de départ	
Heure de départ		Heure de départ	
Date d'arrivée		Date d'arrivée	
Heure d'arrivée		Heure d'arrivée	

Autres options envisagées :

Impact opérationnel du changement :

Impact financier estimé du changement :

Signature :_____

Nom (Imprimer) :_____

APPENDICE 2 DE L'ANNEXE A
DE L'AVIS DE L'ANT-L'ANO-L'AEN 2022-01
DATE DU 1er MARS 2023
RÉVISÉ LE 4 NOVEMBRE 2025

DÉCLARATION DE LA PROPRIÉTÉ DE L'AÉRONEF – CONTRAT DE LOCATION

Nous, les soussignés, attestons par la présente que :

Pour le type d'aéronef : _____ Numéro(s) d'immatriculation : _____

A L'aéronef offert est immatriculé dans l'État suivant : _____

B L'aéronef est immatriculé au nom de : _____
(Nom et adresse complète de l'entreprise) _____
_____

Numéro de téléphone : _____

Numéro de télécopieur : _____

Courriel : _____

C Contrat de location signé le : _____

D Le contrat de location expire le : _____

LORSQUE L'AÉRONEF OFFERT N'EST PAS IMMATRICULÉ DANS L'ÉTAT DE L'EXPLOITANT

E La location de l'aéronef a été dûment approuvée par l'autorité de l'aviation civile de l'État d'immatriculation et celle de l'État de l'exploitant**, conformément aux lettres de déclaration ci-jointes**.

F Un accord a été conclu concernant le transfert des fonctions et responsabilités de l'État d'immatriculation à l'État de l'exploitant.

G Le contrôle opérationnel de l'aéronef relève de la responsabilité de l'entreprise représentée par les soussignés.

H Dans le cas de l'État de l'exploitant, l'aéronef a satisfait aux exigences de navigabilité et de certification opérationnelle.

Cordialement,

Signature : _____

Nom et titre : _____

Date : _____

Nom et adresse du fournisseur : _____
_____
_____

Numéro de téléphone : _____

Numéro de télécopieur : _____

Courriel : _____

ANNEXE B
DE L'AVIS DE L'ANT-L'ANO-L'AEN 2022-01
DATE DU 1er MARS 2023
RÉVISÉ LE 4 NOVEMBRE 2025

EXIGENCES/CLAUSES CONTRACTUELLES GÉNÉRALES EN MATIERE DE NAVIGABILITÉ POUR LES EXPLOITANTS CANADIENS QUI MÈNENT DES ACTIVITÉS LIÉES À LA DÉFENSE DANS L'ESPACE AÉRIEN CANADIEN OU ÉTRANGER, ET LES EXPLOITANTS ÉTRANGERS QUI MÈNENT DES ACTIVITÉS LIÉES À LA DÉFENSE DANS L'ESPACE AÉRIEN CANADIEN

Ces exigences / clauses s'appliquent aux éléments suivants :

a. Les exploitants d'aéronefs canadiens effectuant une activité liée à la Défense pour le MDN et les FAC dans l'espace aérien canadien ou étranger.

b. Les exploitants d'aéronefs étrangers qui mènent une activité liée à la Défense pour le MDN et les FAC dans l'espace aérien canadien.

Les exigences et les clauses contractuelles suivantes sont un guide général. Elles doivent être examinées et adaptées en fonction des circonstances particulières. Dans tous les cas, le personnel du DNAST 3-2 / de l'OSEM Nav Op doit être consulté pour confirmer les clauses de navigabilité exactes à inclure dans les contrats pour les exploitants d'aéronefs civils afin de mener des activités liées à la Défense pour le MDN et les FAC. Les exigences suivantes contiennent également des clauses qui ne sont pas directement liées à la navigabilité, mais qui, néanmoins, représentent les meilleures pratiques; elles sont identifiées comme telles là où elles se trouvent.

NOTES

1. L'exploitant de l'aéronef pourrait être sous-traité par le titulaire du contrat pour fournir le service qui fait l'objet du contrat. Par conséquent, dans la présente annexe, le terme « exploitant d'aéronef » est utilisé lorsqu'une exigence ou une clause contractuelle s'applique spécifiquement à l'exploitant de l'aéronef, qui pourrait ne pas être le titulaire du contrat.

2. Le « X » dans la clause contractuelle indique le numéro de paragraphe applicable dans la DP/EDT.

1. Clause contractuelle « Déclaration réglementaire générale »

X.1 Déclaration réglementaire générale.

X.1.1 Les services fournis par l'entrepreneur sont considérés comme des activités liées à la Défense aux fins de la *Loi sur l'aéronautique* du Canada et des délégations ministérielles à l'Autorité de navigabilité opérationnelle (ANO), l'Autorité de navigabilité technique (ANT) et l'Autorité des enquêtes sur la navigabilité (AEN) du ministère de la Défense nationale et des Forces Armées canadiennes (MDN/FAC).

2. Clauses contractuelles « Exigences d'exploitation »

X.2 Exigences d'exploitation.

X.2.1 Emplacement d'exploitation dans l'espace aérien canadien – Tous les exploitants. Si l'emplacement d'exploitation se trouve au Canada, l'exploitant de l'aéronef doit se conformer aux exigences suivantes :

a. Les dispositions de la *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, c. A-2, du Programme de navigabilité du MDN et des FAC ainsi qu'aux directives, aux ordres, aux règles et aux règlements émis en vertu de ceux-ci et applicables aux services à fournir dans le cadre du contrat.

b. En vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, lorsque l'exploitant exerce une activité liée à la Défense pour le compte du MDN et des FAC, il relèvera de la surveillance de la navigabilité aérienne du MDN et des FAC. En particulier, l'exploitant doit être en mesure de recevoir une autorisation temporaire d'exploitation (TAO) pour mener les activités requises en matière de défense. Une TAO est une autorisation de vol qui est émise par les autoritésde navigabilité aérienne du MDN et des FAC à une organisation civile autorisant l'organisation à fournir des activités liées à la défense pour le compte du MDN et des FAC, et qui signifie que ces activités sont sous la surveillance et l'autorité de navigabilité du MDN ou des FAC. Les activités ne peuvent débuter tant que l'exploitant ne possède pas une TAO valide émise par

l'ANT et l'ANO. En vue de se qualifier pour une TAO, l'exploitant doit satisfaire aux critères suivants :

(1) Être déjà approuvé et adapté au type d'opérations requises par une autorité de navigabilité jugée acceptable par les autorités de navigabilité du MDN et des FAC.

(2) Satisfaire aux exigences du Programme de navigabilité du MDN et des FAC.

(3) Être évalué par les autorités de navigabilité aérienne du MDN et des FAC comme étant admissible à recevoir une TAO.

c. Lors de leur évaluation, le MDN et les FAC accorderont des crédits si si l'exploitant d'aéronef remplit au moins l'une des conditions suivantes :

(1) Détenir un certificat d'exploitation aérienne (CEA) valide, émis par Transports Canada, Aviation civile (TCAC) en vertu de la partie VII, sous-partie 2, du Règlement de l'aviation canadien (RAC) ou émis par la *Federal Aviation Administration* (FAA) sous le *Title 14 du Code of Federal Regulations* (14 CFR) du sous-chapitre G (p. ex., partie 119, 121, 125 ou 135).

(2) Détenir un CEA approprié émis par une autorité acceptable par le MDN et les FAC pour la prestation de ce service.

(3) Être inscrit à TCAC à titre d'exploitant privé conformément à la partie VI du RAC.

(4) Être autorisé par la FAA à titre d'exploitant privé conformément à la sous-partie K, de la partie 91.

(5) Les organisations étrangères qui sont autorisées à opérer à titre d'exploitant privé en vertu des dispositions générales de la partie 91 du 14 CFR, ou qui détiennent une autorisation pour les opérations de l'Accord Canada–États-Unis–Mexique (ACEUM) au Canada émise par la FAA, peut être acceptable, à condition qu'elles répondent aux exigences de la liste de vérification des exploitants privés du MDN et des FAC.

NOTES

1. *Certaines exigences de navigabilité sont propres au Canada. Néanmoins, des programmes de navigabilité étrangers pourraient avoir des équivalents ou des conditions étrangères qui peuvent être substituées. Les normes étrangères qui répondent à l'objectif du Programme de navigabilité du MDN et des FAC pourraient être acceptables si elles sont jugées équivalentes par le MDN et les FAC. Par exemple, le MDN et les FAC pourraient accepter des techniciens de maintenance d'aéronefs étrangers s'ils répondent aux normes de formation et d'expérience équivalentes à celles requises par le MDN et les FAC ou comme énoncées dans le RAC. Les approbations d'exploitant civil étranger ou les systèmes de contrôle de maintenance doivent être remis au personnel de la navigabilité du MDN et des FAC pour obtenir des conseils sur l'acceptabilité de ces systèmes. Les listes de vérification du MDN et des FAC pour les organisations à autorisation temporaire d'exploitation (TAO) et la liste de vérification pour les exploitants privés s'appliqueront, le cas échéant.*

2. *Une TAO est une autorité émise par le MDN et les FAC pour mener des activités liées à la Défense pour le MDN et les FAC. La combinaison d'une TAO, d'une demande ou d'une autorisation de tâches et de tout permis de vol associé du MDN et des FAC constitue l'autorité du MDN et des FAC pour mener des activités liées à la Défense, et remplace l'autorité de vol civile pour l'aéronef [c.-à-d. certificat de navigabilité (CdN), CdN spécial limité ou permis de vol] pendant la conduite de ces activités. Toute condition ou toute restriction lors d'opérations pour le MDN et les FAC est décrite en détail dans une TAO ou est indiquée dans un permis de vol du MDN et des FAC. La TAO donne aussi des précisions sur les règlements, les règles et les ordres applicables aux types d'opérations visés, ainsi que sur les exemptions applicables. Des copies électroniques des règles et ordres militaires applicables*

seront fournies à l'exploitant d'aéronef. Par conséquent, une copie de la TAO, de la demande d'autorisation de tâches/ordre de mission pour chaque vol ou série de vols et tout permis de vol additionnel du MDN et des FAC doit se trouver à bord de chaque aéronef applicable lorsqu'il fournit des activités liées à la Défense pour le compte du MDN et des FAC.

3. *Lors de la prestation des services liés à la Défense pour le compte du MDN ou des FAC, les aéronefs des exploitants d'aéronefs sont considérés comme des aéronefs militaires en ce qui concerne l'application de la* Loi sur l'aéronautique *ainsi que les délégations ministérielles confiées à l'ANO, à l'ANT et à l'AEN. La surveillance de la navigabilité sera effectuée par le personnel de la navigabilité du MDN et des FAC.*

X.2.2 Emplacement d'exploitation dans l'espace aérien étranger – Exploitant d'aéronef canadien.

X.2.2.1 Exploitant d'aéronef canadien. Si l'emplacement d'exploitation se trouve dans l'espace aérien étranger et que l'exploitant d'aéronef est une entreprise canadienne, l'exploitant d'aéronef est assujetti à la surveillance de la navigabilité du MDN et des FAC et doit se conformer au paragraphe X.2.1 ci-dessus.

X.2.3 Emplacement d'exploitation dans l'espace aérien étranger – Exploitant d'aéronef étranger.

X.2.3.1 Exploitant d'aéronef étranger – Approbations générales. Si l'emplacement d'exploitation se trouve dans l'espace aérien étranger et que l'exploitant d'aéronef est une entreprise étrangère qui exploite des aéronefs immatriculés dans l'État où les activités doivent avoir lieu, une TAO n'est pas applicable. Néanmoins, l'exploitant d'aéronef doit tout de même être acceptable pour les autorités de navigabilité du MDN et des FAC pour que les services soient exécutés. Lors de leur évaluation, le MDN et les FAC accorderont des crédits si l'exploitant remplit au moins l'une des conditions suivantes :

a. Détient un CEA valide émis par la FAA en vertu du 14 CFR [(*Federal Aviation Regulations* (FARs)] du sous-chapitre G (p. ex., partie 119, 121, 125 ou 135), ou une approbation équivalente [émise par une autorité d'aviation civile (AAC) nationale)] qui est acceptable par le MDN et les FAC.

b. Doit être inclus dans la liste des fournisseurs commerciaux approuvés par le DoD de l'Air Mobility Command du DoD des É.-U.

c. Doit être approuvé par la FAA pour la conduite de types d'opérations de parachutisme nécessaires. [*Supprimer si ce n'est pas pertinent*]

d. Doit être approuvé par le DoD des É.-U. pour les opérations de parachutisme dans le cadre du *Commercial Intrastate Paratroop Carrier Program* du DoD des É.-U. [*Supprimer si ce n'est pas pertinent*]

X.2.3.2 Exploitant d'aéronef des États-Unis – Conformité. Lors d'activités liées à la Défense aux États-Unis, l'exploitant d'aéronef américain doit se conformer aux exigences suivantes :

a. Toutes les parties du 14 CFR applicables et les conditions de l'autorisation d'exploitation applicable détenue.

b. Pour les opérations de parachutisme, toutes les exigences aux règlements et/ou ordres applicables du DoD des É.-U., conformément au *Commercial Intrastate Paratroop Carrier Program* du DoD des É.-U., dans le cas où elles sont plus restrictives que les parties du 14 CFR. [*Supprimer si ce n'est pas pertinent*]

3. Clauses contractuelles « Exigences réglementaires générales »

X.3 Exigences réglementaires générales.

X.3.1 L'exploitant d'aéronef devra accepter que des représentants du MDN et des FAC puissent, à leur discrétion, mener une étude des installations de l'exploitant d'aéronef pour déterminer ses capacités techniques et opérationnelles à réaliser les travaux décrits dans le présent document. L'exploitant d'aéronef devra remplir les listes de vérification des TAO du MDN et des FAC appropriées pour le type d'exploitant visé et les soumettre pour évaluation par le MDN et les FAC. L'exploitant d'aéronef devra accepter de donner accès à ses installations, y compris à ses ressources et à sa documentation, à cette fin.

X.3.2 Tous les services fournis doivent être approuvés et acceptés par le MDN et les FAC, ou leur représentant autorisé, qui aura le droit, à sa discrétion, d'inspecter l'aéronef et la documentation technique et opérationnelle, y compris (sans toutefois s'y limiter) les plans de vol ou les notifications de vol, les bordereaux de chargement, les registres techniques et les carnets de vol des membres de l'équipage, et les dossiers de maintenance et d'instruction, afin d'assurer la conformité aux conditions précisées dans le contrat, le TAO et le Programme de navigabilité du MDN et des FAC, et le maintien de l'acceptabilité par les autorités du MDN et des FAC pour la prestation des services requis.

X.3.3 La portée et la profondeur de l'évaluation de l'exploitant d'aéronef, de son aéronef et de son personnel par le MDN et les FAC dépendront de la présence et du rôle de tout personnel et/ou matériel du MDN et des FAC à bord. Afin de déterminer si l'exploitant civil est acceptable ou non par l'ANT et l'ANO, le MDN et les FAC tiendront compte de divers aspects de l'exploitant et de son aéronef, y compris la conception de l'aéronef, l'autorité de vol civil, le CEA, le CEA étranger (FAOC), le cas échéant, l'exécution de la maintenance, l'organisation opérationnelle et les antécédents en matière de sécurité des vols.

X.3.4 Sur demande, l'exploitant d'aéronef doit fournir des copies des documents suivants :

a. Des copies des manuels approuvés (c.-à-d. ceux qui ont été approuvés par une autorité de navigabilité aérienne, comme TCAC, FAA, UK CAA ou AESA, etc.) qui s'appliquent au type d'exploitant et aux services qui font l'objet du contrat, en version papier ou électronique.

b. Tous les documents qui démontrent, à la satisfaction de l'ANT et de l'ANO, que l'exploitant d'aéronef est acceptable pour la conduite d'activités liées à la Défense pour le MDN et les FAC.

c. Copie du dernier rapport de vérification de l'autorité de navigabilité aérienne civile de l'organisation de l'exploitant d'aéronef.

NOTE

*Sous la surveillance de la FAA, les exploitants d'aéronefs de la partie 91 (exploitants privés) peuvent ne pas avoir de rapport de vérification de la FAA à fournir. Dans ce cas, tout rapport pertinent provenant de vérifications de tiers comme un audit du registraire des systèmes de gestion de la qualité (SGQ) ou un audit du DoD des É.-U. [*USAF, USN, US Army *ou* Defense Contract Management Agency (DCMA)*] doit être fourni.*

X.3.5 S'il y a lieu, l'exploitant doit se conformer à tous les lois et ordres, et/ou aux règlements du MDN et des FAC et/ou du DoD des É.-U. qui s'appliquent au transport de marchandises dangereuses ou produits dangereux.

X.3.6 L'exploitant d'aéronef doit fournir tout le personnel, les installations, les articles et les équipements nécessaires à l'exécution et à l'appui du présent contrat. Cet appui doit inclure, entre autres, les services d'aéronef suivants :

a. Exécution et contrôle de la maintenance.

b. Service de la flotte et répartition des aéronefs.

c. Soutien à l'approvisionnement, pièces de rechange et moteurs, le cas échéant.

d. Le personnel opérationnel en nombre suffisant pour assurer les services contractuels.

e. Responsabilité des calculs de masse et centrage de l'aéronef pour tous les vols.

4. Clauses contractuelles « Exigences relatives aux aéronefs »

X.4 Exigences relatives aux aéronefs.

X.4.1 Les aéronefs doivent être identifiés par leur marquage d'immatriculation et doivent appartenir à l'exploitant d'aéronef ou être contrôlés par lui de manière à garantir le contrôle exclusif de l'aéronef, de son contenu et de son équipage d'aéronef lorsqu'il opère pour le compte du MDN et des FAC.

X.4.2 Les aéronefs fournis aux fins du présent contrat doivent être munis d'un équipement utilisable applicable aux types d'opérations exigées et aux espaces aériens dans lesquels se déroulent les opérations. Les aéronefs doivent être munis d'un équipement radio utilisable pouvant transmettre et recevoir des

communications à des fréquences utilisées au départ, en route et à destination, ainsi que d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT). Si des aéronefs civils sont opérés par des pilotes de l'Aviation royale canadienne, le personnel du Directeur – Sécurité des vols devra être consulté pour assurer la conformité aux exigences pertinentes en matière d'enregistreurs de conversations et d'enregistreurs de données de vol du poste de pilotage (CVR/FDR).

X.4.3 S'il y a lieu, les aéronefs fournis aux fins du présent contrat doivent être munis d'un système CVR (conservant l'information enregistrée pendant au moins les deux dernières heures d'exploitation de l'aéronef) qui est conforme au RAC 625.34, () et un système numérique d'enregistreur de données de vol conforme aux exigences de précision du système définies par la norme 625.33 du RAC, sur toute la plage de chacun de ces paramètres. Tout équipement spécial requis pour lire les enregistreurs CVR et FDR intacts doit être fourni au MDN/Conseil national de recherches Canada (CNRC). Un enregistreur vidéo de poste de pilotage de classe C serait une alternative acceptable au FDR, à condition que les exigences de la Partie III de la norme ED-112A de l'Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (EUROCAE) – *Spécification minimale de performance opérationnelle pour les enregistreurs embarqués protégés contre les écrasements* – soient respectées. Si les aéronefs ne sont pas munis d'enregistreurs (CVR, FDR ou caméra vidéo dans le poste de pilotage), le soumissionnaire devra installer et assurer la maintenance des enregistreurs nouvellement installés dans les 12 mois suivant l'attribution du contrat.

X.4.4 S'il y a lieu, l'aéronef doit contenir un équipement de survie adéquat pour les distances de vol prolongées au-dessus de l'eau, ce qui comprend un équipement de survie personnel et des radeaux de sauvetage suffisants pour tous les passagers et membres de l'équipage d'aéronef.

X.4.5 Chaque aéronef utilisé dans le cadre du contrat doit être émis par un organisme de réglementation accepté par le MDN et les FAC (p. ex., TCAC, FAA, AESA ou la CAA du R.U.). L'aéronef doit être en mesure d'exécuter avec succès les missions, selon la tâche, dans les limites du certificat de type civil (ou de la spécification de conception pour les anciens aéronefs militaires [*Supprimer ce texte entre parenthèses, le cas échéant*]) et des autorités de vol civil (Certificat de navigabilité (CdN), CdN spécial ou permis de vol approprié, etc.) de l'aéronef concerné, et tout CEA applicable ou toute autre autorisation similaire.

X.4.6 L'exploitant d'aéronef doit obtenir et garder valides tous les permis, licences et certificats d'approbation requis pour la réalisation des travaux en vertu des lois ou des règlements fédéraux, provinciaux ou municipaux pertinents. Tous les frais imposés en vertu de ces lois et règlements seront à la charge de l'exploitant. Sur demande, l'exploitant devra fournir au MDN et aux FAC une copie de ces permis, licences ou certificats. Il incombe à l'exploitant de fournir les certificats de type supplémentaires (suplemental type certificate [STC]), les STC limités , les suppléments au manuel de vol de l'aéronef (AFM) et les suppléments au manuel de maintenance, le cas échéant, relatifs à toute modification de l'aéronef requise pour le service à fournir. Pendant la période de cette exigence, tout changement ou toute modification à l'aéronef ou aux procédures d'exploitation ou à l'équipement embarqué qui peuvent affecter les services fournis doivent être signalés au MDN ou aux FAC (par courriel, à TAORegulatorySupport-SupportReglementaireATE@forces.gc.ca) pour faciliter l'évaluation de la nécessité d'une approbation par le MDN et les FAC.

X.4.7 L'aéronef doit être entretenu par un organisme de maintenance approuvé, conformément à un calendrier de maintenance approuvé. S'il n'y a pas de programme ou de calendrier de maintenance approuvé précis (p. ex., pour certains aéronefs exploités en vertu de la partie 91 du 14 CFR), l'exploitant d'aéronef doit suivre un programme ou un calendrier de maintenance d'aéronef recommandé par le fabricant d'équipement d'origine (FEO) et doit satisfaire aux exigences de la liste de vérification de l'exploitant privé du MDN et des FAC.

5. Clauses contractuelles « Exigences relatives à l'équipage d'aéronef et à l'équipage au sol »

X.5 Exigences relatives à l'équipage d'aéronef et à l'équipage au sol.

X.5.1 Le commandant de bord doit avoir accumulé au moins [XX]* heures de vol à bord d'un aéronef à voilure fixe ou à voilure tournante, dont [XX]* heures en tant que commandant de bord du type d'aéronef mentionné et [XX]* heures dans des théâtres d'opérations semblables à ceux requis dans le cadre du contrat. [*Ajouter le texte suivant, au besoin]* Le commandant de bord doit avoir accumulé au moins [XX]* heures d'expérience en [*Modifier au besoin (p. ex.*, opérations de remorque de cibles, opérations en terrain montagneux*, etc.)*]. À la demande de l'utilisateur identifié, l'exploitant doit fournir des preuves

documentaires établissant les qualifications et l'expérience de l'équipage d'aéronef. [* *Inscrire le nombre d'heures requises*]

X.5.2 Chacun des membres du personnel de l'exploitant d'aéronef faisant partie de l'équipage de conduite doit détenir une licence de membre d'équipage de conduite valide selon la définition à la partie IV du RAC (ou du 14 CFR ou l'équivalent), en plus des qualifications requises selon les services aériens fournis, y compris la capacité de diriger des vols selon les règles de vol aux instruments (IFR) au besoin. Tous les membres du personnel de l'exploitant d'aéronef qui font partie de l'équipage de conduite doivent respecter les exigences en matière de récence d'expérience énoncées à la partie IV du RAC (ou du 14 CFR ou l'équivalent).

X.5.3 Un exposé complet de révision portant sur les capacités de l'aéronef, englobant toutes les procédures au sol et en vol ainsi que les situations d'urgence, doit être fourni. En particulier, le commandant de bord de l'aéronef doit s'assurer que tous les passagers ont reçu un exposé sur la sécurité avant le décollage comme il est énoncé à l'article 602.89 du RAC (ou la partie du 14 CFR ou l'équivalent) ou sous toute autre forme jugée acceptable par le MDN et les FAC. Si une série de vols similaires ou répétitifs doivent être effectués, l'exposé sur la sécurité doit être présenté une seule fois avant le premier vol de la journée. Avant chaque vol subséquent de la journée, le commandant de bord n'a besoin de présenter que les éléments qui ont changé depuis le premier exposé de sécurité de la journée. Cet exposé doit au moins traiter des points suivants :

a. Les zones de danger;

b. L'équipement de protection personnel, notamment l'emploi des articles de sauvetage;

c. L'emplacement du matériel de survie et de secours;

d. Les procédures d'urgence (y compris en cas d'amerrissage forcé);

e. L'emplacement et le fonctionnement des issues de secours.

X.5.4 Le temps de service de l'équipage doit respecter les limites civiles des licences d'équipage de conduite et les règlements en vigueur.

X.5.5 Les équipages au sol doivent être approuvés pour le soutien de l'aéronef et de l'équipement requis.

X.5.6 L'entrepreneur ou l'exploitant d'aéronef doit agir conformément à une politique ou un programme conçu pour s'assurer que le personnel impliqué dans l'exécution des activités liées à la Défense pour le MDN et les FAC n'agit pas sous l'influence de l'alcool, de drogues (prescrites ou autres) ou d'autres substances nocives (qui pourraient nuire à l'exécution du contrat en toute sécurité). La politique ou le programme doit satisfaire, au moins, aux exigences suivantes :

a. Toute consommation d'alcool dans les 24 heures précédant l'exécution d'activités liées à la Défense doit être modérée et se faire à un rythme qui, associé à une période de sommeil suivant la consommation, n'affectera pas les performances. En particulier, l'équipage de conduite doit s'abstenir de consommer de l'alcool pendant au moins douze heures avant les fonctions de vol ou de contrôle, et en aucun cas moins de huit heures avant de se présenter pour le service.

b. La consommation de cannabis par le personnel de l'équipage de conduite impliqué dans la prestation d'activités liées à la Défense en vertu du présent contrat est interdite pendant les 28 jours précédant toute opération d'un système d'aéronef sans équipage (UAS) ou d'un système d'aéronef télépiloté (SATP). [*Modifier au besoin*]

6. Clauses contractuelles « Activités générales »

X.6 Activités générales.

X.6.1 Si à tout moment pendant les activités, le MDN et les FAC déterminent que l'équipage de conduite, le personnel de maintenance, ou les deux ne sont pas conformes aux règles de sécurité ou qu'ils ne conviennent pas pour d'autres raisons, le MDN et les FAC doivent aviser l'entrepreneur par écrit que l'équipage de conduite, le personnel de maintenance, ou les deux doivent être remplacés. À la réception de l'avis, l'entrepreneur doit immédiatement retirer et remplacer le personnel cité dans l'avis. L'entrepreneur devra aviser l'AC ou l'autorité technique lorsque [*Modifier au besoin*] les mesures correctives auront été

prises. L'aéronef en cause doit être jugé inutilisable tant qu'un équipage satisfaisant n'a pas pris la relève. Voici une liste non exhaustive des raisons faisant en sorte qu'un équipage peut être jugé insatisfaisant : incompétence ou inexpérience concernant l'exploitation et l'entretien de l'aéronef dans le cadre d'opérations normales, l'apparence d'intoxication, et infractions aux règles, aux règlements ou aux ordres.

X.6.2 Le MDN et les FAC se réservent le droit d'examiner les procédures opérationnelles de l'exploitant d'aéronef et de donner des directives s'il y a lieu.

7. Clauses contractuelles « Sécurité des vols »

X.7 Sécurité des vols.

X.7.1 L'exploitant d'aéronef doit agir conformément à un programme de sécurité aérienne qui répond aux objectifs de A-GA-135-001/AA-001 « *Sécurité des vols dans les Forces armées canadiennes* » et de A-GA-135-003/AG-001 « *Manuel d'enquête sur la navigabilité (AIM)* », tel que déterminé par le MDN et les FAC. Le soutien du programme de sécurité aérienne et l'aide sur le terrain sont disponibles en communiquant avec l'officier de la sécurité des vols de l'escadre désignée ou en communiquant avec l'officier de quart de service 24/7 au Centre des opérations aériennes en composant le numéro (204) 833-2500 poste 2650.

X.7.2 Il y a une obligation statutaire de signaler des événements militaires et civils précis à l'AEN, comme indiqué dans le Règlement concernant les enquêtes militaires sur la navigabilité (REMN), paragraphe 2(1) ou (2) (également disponible/répété dans l'AIM). Cette obligation de signalement sera remplie par l'entremise d'un contact désigné du MDN et des FAC pour la sécurité des vols qui traitera le rapport d'événement dans le système de gestion de l'information sur la sécurité des vols (FSIMS) au nom de l'exploitant.

X.7.3 Par conséquent, en cas d'accident d'aviation pendant une activité liée à la Défense pour le MDN et les FAC sous la surveillance de la navigabilité du MDN et des FAC [*Ajouter « au Canada » pour un exploitant étranger au Canada*], l'exploitant d'aéronef doit mettre en quarantaine le site de l'accident et aviser l'AEN dès que possible, en composant le numéro 1-888-WARN-DFS (927-6337). Un incident ou un accident doit également être signalé au Centre des opérations aériennes du Canada au numéro +1 (204) 833-2500 poste 2650 et à l'officier de la sécurité des vols de l'escadre locale; il peut également être signalé au Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada [*Ajouter* « et/ou la FAA ou l'équivalent » *pour un exploitant étranger. Supprimer si sans objet*].

X.7.4 Ainsi, en cas d'incident ou d'accident [*Ajouter « au Canada » pour un exploitant étranger au Canada],* l'exploitant d'aéronef doit permettre aux enquêteurs sur les accidents d'aéronefs, nommés par l'AEN, de consulter toutes les données et tous les documents pertinents, d'accéder aux installations et de communiquer avec le personnel afin d'aider l'enquête du MDN et des FAC sur la sécurité des vols, au besoin. Voici une liste non exhaustive des documents qui doivent être fournis (sans toutefois s'y limiter) : le manuel d'exploitation de l'entreprise, les procédures opérationnelles normalisées (PON) de l'entreprise et les procédures normalisées d'utilisation des aéronefs, le manuel de vol de l'aéronef, la liste de vérification dans le poste de pilotage de l'aéronef, le dossier d'instruction de chaque membre de l'équipage de l'aéronef, le carnet de route de l'aéronef et les manuels de maintenance et de pièces de l'aéronef. Si l'AEN le demande, l'entreprise doit rendre disponibles ses experts en la matière pour aider dans l'enquête sur l'incident ou l'accident.

X.7.5 De plus, afin de minimiser les risques pour les enquêteurs et l'environnement, l'exploitant d'aéronef doit fournir la liste de tous les produits dangereux présents, qu'ils soient transportés comme fret ou intégrés au niveau de la conception, de la fabrication ou de l'entretien de l'aéronef. L'exploitant d'aéronef doit fournir cette liste avant le début des opérations de vol ou dans les deux (2) mois suivant la date d'émission du contrat.

8. Clauses contractuelles « Références de navigabilité »

X.8 Références de navigabilité.

X. 8.1 Règlement de l'aviation canadien (RAC) : https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433

X.8.2 Règlement concernant les enquêtes militaires sur la navigabilité : https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2018-217/index.html

X.8.3 Des copies électroniques des manuels, publications et listes de vérification de navigabilité du MDN et des FAC seront fournies par le MDN et les FAC.

NOTE

Les références suivantes ne sont pas diffusées au grand public. Au besoin, des copies seront fournies à l'exploitant d'aéronef sélectionné une fois que la TAO aura été attribué :

1. *A-GA-135-001/AA-001, Sécurité des vols dans les Forces canadiennes.*
2. *B-GA-100-001/AA-000, Consignes de vol de la Défense nationale, livre 1 de 2, Règles de vol.*
3. *Manuel des opérations aériennes de l'ARC.*

9. Autres exigences

X.9 Installations du MDN et des FAC.

X. 9.1 [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] Dans les terrains d'aviation du MDN et des FAC, le MDN et les FAC seront responsables des éléments suivants :

a. Carburant d'aéronef de l'exploitant d'aéronef.

b. Stationnement et rassemblement des aéronefs de l'exploitant d'aéronef.

c. Un laissez-passer de zone réglementée ou une escorte de sécurité du MDN et des FAC. Les membres du personnel de l'exploitant d'aéronef doivent posséder une pièce d'identité valide avec photo (p. ex., passeport, pour le personnel étranger, ou un permis de conduire) et doivent pouvoir la présenter sur demande.

X.9.2 [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] Espace pour l'utilisation de l'exploitant d'aéronef.

X.9.2.1 Toute capacité de l'aéronef sous contrat qui n'est pas utilisée par le MDN et les FAC peut, à moins que le MDN et les FAC ne s'y opposent, être utilisée par l'exploitant d'aéronef pour le transport de son propre personnel, de ses bagages ou de ses marchandises. Par contre, le MDN et les FAC, ne sont nullement tenus de fournir des installations pour l'entreposage des articles et des équipements de soutien.

X.9.3 [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] Horaire des vols.

X.9.3.1 Le commandant de bord de l'aéronef doit recevoir et suivre les instructions qui lui sont données par le représentant autorisé du MDN et des FAC à l'égard de l'horaire et de l'utilisation opérationnelle de l'aéronef, sous réserve de l'état de fonctionnement de l'aéronef et des conditions météorologiques. Quand, pour des raisons de sécurité ou autres, le commandant de bord ou l'exploitant d'aéronef suspend temporairement un vol ou une partie dudit service, le MDN et les FAC auront le droit de demander un rapport écrit justifiant ces mesures.

X.9.4 [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] Remplacement de l'aéronef.

X.9.4.1 Lorsque, pour des raisons indépendantes de la volonté de l'entrepreneur, l'aéronef sous contrat n'est pas disponible au moment d'entreprendre l'exécution du contrat ou qu'il cesse d'être disponible en cours d'exécution du contrat, l'entrepreneur ou l'exploitant d'aéronef peut fournir un autre aéronef du même type ou, avec l'accord du MDN ou des FAC, un appareil d'un autre type aux taux et taxes applicables à l'aéronef initialement sous contrat [sauf pour les cas prévus aux sous-sections xxx et xxx *(supprimer si non nécessaire)*. Si l'aéronef de remplacement est d'un type différent et/ou d'une configuration différente, la TAO existante devra faire l'objet d'une nouvelle évaluation par les autorités de navigabilité du MDN et des FAC.

X.9.4.2 Lorsqu'un aéronef de remplacement peut transporter une charge marchande supérieure à celle de l'aéronef initialement sous contrat, la charge marchande transportée par l'aéronef de remplacement ne doit pas excéder celle qui aurait pu être mise à bord du premier aéronef, à moins que l'entrepreneur ou l'exploitant d'aéronef n'accepte de payer les taux et les frais applicables à l'aéronef de remplacement. Lorsque l'aéronef de remplacement a une charge marchande maximale inférieure à celle de l'aéronef initialement sous contrat, les frais sont calculés en fonction des taux et frais applicables à l'aéronef de

remplacement, sauf que, s'ils sont supérieurs à ceux de l'aéronef initialement sous contrat, ce sont ces derniers qui s'appliqueront.

NOTE

Les exigences ci-dessus (X.9.1 à X.9.4) ne sont pas directement liées à la navigabilité, mais elles sont recommandées comme étant les meilleures pratiques.

X.9.5 Circonstances spéciales. Les exigences suivantes peuvent être insérées, au besoin :

X.9.5.1 L'aéronef doit être capable et approuvé (par une autorité de navigabilité acceptable par les autorités de navigabilité du MDN et des FAC) pour les opérations en provenance et à destination des pistes d'atterrissage austères.

NOTE

Cela permet de s'assurer que l'aéronef est équipé d'un train de roulement robuste équipé de pneus « Tundra », etc.

X.9.5.2 Les services fournis doivent être conformes aux règlements de sécurité en matière de parachutisme des FAC s'appliquant aux techniciens en recherche et sauvetage que renferment les Ordres de la Force aérienne, notamment les manuels de manœuvre standard, et que couvrent la TAO ainsi que les règles et règlements. Des copies des ordres et des manuels sont disponibles sur demande.

X.9.5.3 L'entrepreneur ou l'exploitant d'aéronef doit fournir une preuve d'approbation (par une autorité de navigabilité acceptable par les autorités de navigabilité du MDN et des FAC) pour la conduite des opérations de parachutisme.

X.9.5.4 Un supplément d'oxygène doit être utilisé en tout temps si un aéronef évolue à une altitude cabine supérieure à 10 000 pieds.

X.9.5.5 [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] L'intérieur de l'aéronef doit être maintenu dans un état approprié pour les passagers et être équipé de sièges rembourrés approuvés conformément aux normes de sécurité applicables aux occupants.

X.9.5.6 [*Utiliser dans le contexte de la note ci-dessous*] L'entrepreneur ou l'exploitant d'aéronef doit tenir à jour les listes de passagers d'une manière acceptable pour le MDN et les FAC.

NOTE

Les exigences ci-dessus (X.9.5.5 et X.9.5.6) ne sont pas directement liées à la navigabilité, mais elles sont recommandées comme étant les meilleures pratiques.

ANNEXE C
DE L'AVIS DE L'ANT-L'ANO-L'AEN 2022-01
DATE DU 1er MARS 2023
RÉVISÉ LE 4 NOVEMBRE 2025

EXIGENCES/CLAUSES CONTRACTUELLES GÉNÉRALES EN MATIÈRE DE NAVIGABILITÉ POUR LES EXPLOITANTS CIVILS ÉTRANGERS QUI MÈNENT DES ACTIVITÉS LIÉES À LA DÉFENSE DANS L'ESPACE AÉRIEN ÉTRANGER

Ces exigences/clauses s'appliquent aux exploitants civils étrangers qui mènent une activité liée à la Défense pour le MDN et les FAC à l'extérieur de l'espace aérien canadien. Comme il est indiqué au paragraphe 4.4.3 et à la section 4.5 du présent avis, le MDN et les FAC devront exercer leur devoir de diligence (au lieu d'une surveillance directe de la navigabilité) d'un exploitant étranger qui fournit des services au MDN et aux FAC dans l'espace aérien étranger. L'annexe C présente les exigences et les clauses générales en matière de navigabilité technique et opérationnelle à insérer dans les contrats et les demandes de propositions afin d'assurer, dans la mesure du possible, le respect des attentes en matière de sécurité du MDN et des FAC.

Les exigences et les clauses contractuelles suivantes sont un guide général. Elles doivent être examinées et adaptées en fonction des circonstances particulières. Dans tous les cas, le personnel du DNAST 3-2/de l'OSEM Nav Op doit être consulté pour confirmer les clauses de navigabilité exactes à inclure dans les contrats pour les exploitants d'aéronefs civils afin de mener des activités liées à la Défense pour le MDN et les FAC. Les exigences suivantes contiennent également des clauses qui ne sont pas directement liées à la navigabilité, mais qui, néanmoins, représentent les meilleures pratiques; elles sont identifiées comme telles là où elles se trouvent.

NOTAS

1. *L'exploitant d'aéronef pourrait être sous-traité par le titulaire du contrat pour fournir le service qui fait l'objet du contrat. Par conséquent, dans la présente annexe, le terme « Exploitant » est utilisé lorsqu'une exigence ou une clause s'applique spécifiquement à l'exploitant d'aéronef, qui pourrait ne pas être le titulaire du contrat.*
2. *Les lignes commençant par « X » indiquent une clause de contrat et, dans la DP/l'EDT, le numéro de paragraphe applicable doit être remplacé.*
3. *Le MDN et les FAC ne peuvent pas exercer l'autorité de navigabilité en vertu de la Loi sur l'aéronautique sur les entreprises étrangères opérant dans l'espace aérien étranger.*

1. Clauses contractuelles « Exigences réglementaires générales »

X.1 Exigences réglementaires générales.

X.1.1 L'exploitant accepte que des représentants du Canada puissent, à leur discrétion, examiner ses installations pour déterminer ses capacités techniques à réaliser les travaux décrits dans le présent document. L'exploitant accepte par la présente de donner accès à ses installations, y compris à ses ressources et à sa documentation, à cette fin.

X.1.2 Tous les services fournis doivent être approuvés et acceptés par le MDN et les FAC ou son représentant autorisé, qui se réserve le droit d'inspecter l'aéronef et la documentation technique et opérationnelle, y compris, sans toutefois s'y limiter, les plans de vol ou les notifications de vol, les bordereaux de chargement, les registres techniques et les carnets de vol de l'équipage d'aéronef et les dossiers de maintenance et d'instruction, afin de s'assurer du respect des conditions précisées dans le contrat ainsi qu'à la sécurité de l'exploitation et de l'entretien de l'aéronef.

X.1.3 Sur demande, l'exploitant d'aéronef doit fournir des copies des documents suivants :

a. Des copies de tous les documents qui démontrent, à la satisfaction de l'ANT et de l'ANO, que l'exploitant d'aéronef est acceptable pour la conduite d'activités liées à la Défense pour le MDN et les FAC.

b. Copies des rapports de vérification les plus récents de l'organisation de l'exploitant d'aéronef par un ou plusieurs des éléments suivants :

   (1) Autorité de navigabilité civile.

   (2) Autorité de navigabilité militaire.

(3) Registre des systèmes de gestion de la qualité (SGQ) d'une tierce partie.

(4) Tout autre rapport de vérification lié au service contractuel.

X.1.4 Le cas échéant, l'exploitant d'aéronef doit se conformer à toutes les lois, tous les règlements et/ou du MDN et des FAC et/ou à toutes les ordonnances militaires étrangères applicables concernant le transport de marchandises dangereuses ou de matières dangereuses.

X.1.5 L'exploitant d'aéronef doit fournir tout le personnel, les installations, les articles et les équipements nécessaires à l'exécution et à l'appui du présent contrat. Il doit assurer, entre autres, les services d'aéronef suivants :

a. Conduite et contrôle de la maintenance.

b. Service de la flotte et répartition des aéronefs.

c. Soutien à l'approvisionnement, pièces de rechange et moteurs, le cas échéant.

d. Le personnel opérationnel en nombre suffisant pour assurer les services contractuels.

e. Responsabilité des calculs de masse et centrage de l'aéronef pour tous les vols.

2. Clauses contractuelles « Exigences d'exploitation »

X.2 Exigences d'exploitation

X.2.1 L'exploitant doit satisfaire aux critères suivants :

a. Être autorisé à mener les opérations requises par une autorité de navigabilité acceptable pour le personnel de la navigabilité aérienne du MDN et des FAC;

b. Doit être évalué par le personnel de navigabilité du MDN et des FAC pour être acceptable pour la conduite des activités prévues en matière de défense.

c. L'évaluation du MDN et des FAC sera favorable si l'exploitant satisfait à au moins une des conditions suivantes :

(1) Détenir un CEA approprié émis par une autorité qui est acceptée par le MDN et les FAC pour la prestation du type de service sous contrat. Par exemple, une autorisation émise par la FAA en vertu du sous-chapitre G du 14 CFR (p. ex., partie 119, 121, 125 ou 135) ou par l'AESA.

(2) Être autorisé par la FAA à titre d'exploitant privé conformément à la sous-partie K, de la partie 91.

(3) Toute organisation étrangère qui est autorisée à opérer à titre d'exploitant privé en vertu des dispositions générales de la partie 91 du 14 CFR ou qui détient une autorisation pour des opérations de l'ACEUM au Canada émise par la FAA, peut aussi être admissible, pourvu qu'elle réponde à l'objectif des exigences des listes de vérification du MDN et des FAC pour les exploitants privés (p. ex. programme de maintenance et système de contrôle, programme de sécurité des vols, système d'instruction d'équipage d'aéronef, contrôle des pièces de rechange, etc.).

X.2.2 L'entrepreneur doit être jugé capable de mener en toute sécurité les activités liées à la Défense et détenir une autorisation appropriée de l'Autorité de l'aviation civile nationale de l'exploitant. Lors de l'exécution des opérations requises, l'entrepreneur doit opérer sous la surveillance de la navigabilité de l'Autorité de l'aviation civile nationale de l'exploitant [*Insérer ce qui suit, le cas échéant* : « et conformément à toutes les exigences en tant que fournisseur commercial approuvé par l'Air Mobility Command du DoD des É.-U., là où ces exigences sont plus restrictives que les règlements civils nationaux de l'exploitant »]. Nonobstant, le MDN et les FAC se réservent le droit d'effectuer des vérifications et des inspections afin d'assurer la conformité au contrat.

NOTE

Certaines exigences de navigabilité sont propres au Canada. Néanmoins, des programmes de navigabilité étrangers pourraient avoir des équivalents ou des conditions étrangères qui peuvent être substituées. Les normes étrangères qui répondent à l'objectif du Programme de navigabilité du MDN et des FAC pourraient être acceptables si elles sont jugées équivalentes par le MDN et les FAC. Par exemple, le MDN et les FAC pourraient accepter des techniciens d'entretien étrangers s'ils répondent aux normes de formation et d'expérience équivalentes à celles requises par le MDN et les FAC ou comme énoncées dans le RAC. Les approbations d'exploitant civil étranger ou les systèmes de contrôle de maintenance doivent être remis au personnel de la navigabilité du MDN et des FAC pour obtenir des conseils sur l'acceptabilité de ces systèmes. Les listes de vérification du MDN et des FAC pour les organisations d'autorisation temporaire d'exploitation et la liste de vérification pour les exploitants privés en vertu de la partie 91 du 14 CFR s'appliquent, le cas échéant.

3. Clauses contractuelles « Exigences relatives aux aéronefs »

X.3. Exigences relatives aux aéronefs

X.3.1 Les aéronefs doivent être identifiés par leur marquage d'immatriculation et doit appartenir à l'exploitant ou être contrôlé par lui de manière à garantir le contrôle exclusif de l'aéronef, de son contenu et de son équipage d'aéronef lorsqu'il opère pour le compte du MDN et des FAC.

X.3.2 Les aéronefs fournis aux fins de cet affrètement doivent être munis d'un équipement utilisable applicable aux types d'opérations voulues et aux espaces aériens dans lesquels se déroulent les opérations. Les aéronefs doivent être munis d'un équipement radio utilisable pouvant transmettre et recevoir des communications à des fréquences utilisées au départ, en route et à destination, ainsi que d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT).

X.3.3 S'il y a lieu, l'aéronef doit contenir un équipement de survie adéquat pour les vols de longue distance et le survol de l'eau, ce qui comprend un équipement de survie personnel et des radeaux de sauvetage suffisants pour tout le personnel à bord.

X.3.4 Chaque aéronef utilisé dans le cadre du contrat doit être délivré par un organisme de réglementation accepté par le MDN et les FAC (p. ex., TCAC, US FAA, ou la CAA du R.U.). L'aéronef doit être en mesure d'exécuter avec succès les missions, selon la tâche, dans les limites du certificat de type civil (ou de la spécification de conception pour les anciens aéronefs militaires) et des autorités de vol civil [Certificat de navigabilité (CdN), CdN spécial ou permis de vol approprié, etc.] de l'aéronef concerné, et tout CEA applicable ou toute autre autorisation similaire.

X.3.5 L'exploitant d'aéronef doit obtenir et garder valides tous les permis, licences et certificats d'approbation requis pour la réalisation des travaux en vertu des lois ou des règlements fédéraux, provinciaux ou municipaux pertinents. Tous les frais imposés en vertu de ces lois et règlements seront à la charge de l'exploitant d'aéronef. Sur demande, l'exploitant d'aéronef devra présenter au MDN et aux FAC une copie de tout permis, de toute licence ou de tout certificat de ce type. Il incombe à l'exploitant d'aéronef de fournir les certificats de type supplémentaires (STC), les certificats de type supplémentaires limités, les suppléments au manuel de vol de chaque aéronef (AFM) ainsi que les suppléments au manuel de maintenance, le cas échéant, relatifs à toute modification de l'aéronef pour les besoins du service à fournir.

4. Clauses contractuelles « Exigences relatives à l'équipage d'aéronef et à l'équipage au sol »

X.4. Exigences relatives à l'équipage d'aéronef et à l'équipage au sol

X.4.1 Le commandant de bord doit avoir accumulé au moins [XX]* heures de vol à bord d'un aéronef à voilure fixe, à voilure tournante, dont [XX]* heures en tant que commandant de bord du type d'aéronef mentionné et [XX]* heures dans des théâtres d'opérations semblables à ceux requis dans le cadre du contrat. [*Ajouter le texte suivant, au besoin]* Le commandant de bord doit avoir accumulé au moins [XX]* heures d'expérience en [*modifier au besoin (p. ex.*, opérations de remorque de cibles, opérations en terrain montagneux*, etc.)*]. À la demande de l'utilisateur identifié, l'exploitant doit fournir des preuves documentaires établissant les qualifications et l'expérience de l'équipage d'aéronef. [* *Inscrire le nombre d'heures requises*]

X.4.2 Chacun des membres du personnel de l'exploitant d'aéronef faisant partie de l'équipage de conduite doit détenir une licence de membre d'équipage de conduite valide selon la définition à la partie IV du RAC (ou du FAR équivalent), en plus des qualifications requises selon les services aériens fournis, y compris la capacité de diriger des vols selon les règles de vol aux instruments (IFR) au besoin. Tous les membres du personnel de l'exploitant d'aéronef qui font partie de l'équipage de conduite doivent respecter les exigences en matière de récence d'expérience énoncées à la partie IV du RAC ou du FAR équivalent.

X.4.3 Un exposé complet de révision portant sur les capacités de l'aéronef, englobant toutes les procédures au sol et en vol ainsi que les situations d'urgence, doit être fourni. En particulier, le commandant de bord doit s'assurer que tous les passagers ont reçu un exposé sur la sécurité avant le décollage comme il est énoncé à l'article 602.89 du RAC (ou du FAR équivalent) ou sous toute autre forme jugée acceptable par le MDN et les FAC. Si une série de vols similaires ou répétitifs doivent être effectués, l'exposé sur la sécurité doit être présenté une seule fois avant le premier vol de la journée. Avant chaque vol subséquent de la journée, le commandant de bord n'a besoin de présenter que les éléments qui ont changé depuis le premier exposé de sécurité de la journée. Cet exposé doit au moins traiter des points suivants :

a. Les zones de danger.

b. L'équipement de protection personnel, notamment l'emploi des articles de sauvetage;

c. L'emplacement du matériel de survie et de secours;

d. Les procédures d'urgence (y compris en cas d'amerrissage forcé);

e. L'emplacement et le fonctionnement des issues de secours.

X.4.4 Le temps de service de l'équipage doit respecter les limites civiles des licences d'équipage de conduite et les règlements en vigueur.

X.4.5 Les équipages au sol doivent être approuvés pour le soutien de l'aéronef et de l'équipement requis.

X.4.6 L'entrepreneur ou l'exploitant d'aéronef doit agir conformément à une politique ou un programme conçu pour s'assurer que le personnel impliqué dans l'exécution des activités liées à la Défense pour le MDN et les FAC n'agit pas sous l'influence de l'alcool, de drogues (prescrites ou autres) ou d'autres substances nocives (qui pourraient nuire à l'exécution du contrat en toute sécurité). La politique ou le programme doit satisfaire, au moins, aux exigences suivantes :

a. Toute consommation d'alcool dans les 24 heures précédant l'exécution d'activités liées à la Défense doit être modérée et se faire à un rythme qui, associé à une période de sommeil suivant la consommation, n'affectera pas les performances. En particulier, l'équipage de conduite doit s'abstenir de consommer de l'alcool pendant au moins douze heures avant les fonctions de vol ou de contrôle, et en aucun cas moins de huit heures avant de se présenter pour le service.

b. La consommation de cannabis par le personnel de l'équipage de conduite impliqué dans la prestation d'activités liées à la Défense en vertu du présent contrat est interdite pendant les 28 jours précédant toute opération d'un système d'aéronef sans équipage ou d'un système d'aéronef télépiloté (SATP). [*Modifier en fonction du demandeur*]

5. Clauses contractuelles « Activités générales »

X.5 Activités générales.

X.5.1 Si à tout moment pendant les activités, le MDN et les FAC déterminent que l'équipage de conduite, le personnel de maintenance, ou les deux ne sont pas conformes aux règles de sécurité ou qu'ils ne conviennent pas pour d'autres raisons, le MDN et les FAC doivent aviser l'entrepreneur par écrit que l'équipage de conduite, le personnel de maintenance, ou les deux doivent être remplacés. À la réception de l'avis, l'entrepreneur doit immédiatement retirer et remplacer le personnel cité dans l'avis. L'entrepreneur devra aviser l'autorité contractuelle ou l'autorité technique [*Modifier au besoin*] lorsque les mesures correctives auront été prises. L'aéronef en cause doit être jugé inutilisable tant qu'un équipage satisfaisant n'a pas pris la relève. Voici une liste non exhaustive des raisons faisant en sorte qu'un équipage peut être jugé insatisfaisant : incompétence ou inexpérience concernant l'exploitation et l'entretien de l'aéronef dans le cadre d'opérations normales, et infractions aux règles, aux règlements ou aux ordres.

X.5.2 Le MDN ou les FAC se réservent le droit d'examiner les procédures opérationnelles de l'exploitant d'aéronef et de donner des directives s'il y a lieu.

6. Clauses contractuelles « Sécurité des vols »

X.6 Sécurité des vols

X.6.1 L'exploitant d'aéronef doit agir conformément à un programme de sécurité aérienne qui répond aux objectifs de A-GA-135-001/AA-001 « *Sécurité des vols dans les Forces armées canadiennes* » et de A-GA-135-003/AG-001 « *Manuel d'enquête sur la navigabilité* », tel que déterminé par le MDN et les FAC.

X.6.2 L'exploitant d'aéronef doit signaler des événements militaires et civils précis à l'AEN, comme indiqué dans le Règlement concernant les enquêtes militaires sur la navigabilité (REMN), paragraphe 2 (1) ou (2), et répété dans l'AIM. Cette obligation de signalement sera remplie par l'entremise d'un contact désigné du MDN et des FAC pour la sécurité des vols qui traitera le rapport d'événement dans le système de gestion de l'information sur la sécurité des vols (FSIMS) au nom de l'exploitant.

X.6.3 Ainsi, en cas d'incident ou d'accident, l'exploitant doit permettre aux enquêteurs sur les accidents d'aéronefs de consulter toutes les données et tous les documents pertinents, d'accéder aux installations et de communiquer avec le personnel afin d'aider l'enquête sur la sécurité des vols, au besoin. Voici une liste non exhaustive des documents qui doivent être fournis (sans toutefois s'y limiter) : le manuel d'exploitation de l'entreprise, les procédures opérationnelles normalisées (PON) de l'entreprise et les procédures normalisées d'utilisation des aéronefs, le manuel de vol de l'aéronef, la liste de vérification dans le poste de pilotage de l'aéronef, le dossier d'instruction de chaque membre de l'équipage d'aéronef, le carnet de route de l'aéronef et les manuels d'entretien et de pièces de l'aéronef. Les experts de l'entreprise doivent être mis à la disposition des enquêteurs sur les accidents d'aéronefs pour les aider à enquêter sur un incident ou un accident, sur demande.

X.6.4 De plus, afin de minimiser les risques pour les enquêteurs et l'environnement, l'entrepreneur doit fournir la liste de tous les produits dangereux présents, qu'ils soient transportés comme fret ou intégrés au niveau de la conception, de la fabrication ou de l'entretien de l'aéronef. L'exploitant d'aéronef doit fournir cette liste avant le début des opérations de vol.

7. Références

X.7 Références de navigabilité.

X.7.1 Règlement de l'aviation canadien (RAC) : https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433

X.7.2 Règlement concernant les enquêtes militaires sur la navigabilité : https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2018-217/index.html

X.7.3 Des copies électroniques des manuels, publications et listes de vérification de navigabilité du MDN et des FAC seront fournies par le MDN et les FAC.

8. Clauses facultatives supplémentaires

Les exigences et clauses suivantes ne sont pas liées à la navigabilité, mais sont recommandées comme étant les « meilleures pratiques ». [*Modifier au besoin en fonction du contrat*]

X.8 Circonstances spéciales. Les exigences suivantes peuvent être insérées, au besoin :

X.8.1 L'aéronef doit être capable et approuvé (par une autorité de navigabilité acceptable par les autorités de navigabilité du MDN et des FAC) pour les opérations en provenance et à destination des pistes d'atterrissage austères.

X.8.2 Les services fournis doivent être conformes aux règlements de sécurité en matière de parachutisme des FAC s'appliquant aux techniciens en recherche et sauvetage que renferment les Ordres du Commandement aérien, notamment les manuels de manœuvre standard, et que couvrent la TAO ainsi que les règles et règlements. Des copies des ordres et des manuels sont disponibles sur demande.

X. 8.3 L'entrepreneur ou l'exploitant d'aéronef doit fournir une preuve d'approbation par une autorité de navigabilité acceptable par les autorités de navigabilité du MDN et des FAC pour la conduite des opérations de parachutisme.

X.8.4 Un supplément d'oxygène doit être utilisé en tout temps si un aéronef évolue à une altitude cabine supérieure à 10 000 pieds.

X.8.5 L'intérieur de l'aéronef doit être maintenu dans un état acceptable pour les passagers et être muni de sièges rembourrés approuvés conformément aux normes de sécurité applicables aux occupants.

X.8.6 L'entrepreneur ou l'exploitant d'aéronef doit tenir à jour les listes de passagers d'une manière acceptable pour le MDN et les FAC.